

tura noastră. Este foarte ușor să lei în brațe așa-zisul „nou”. Dar să vedem dacă „noul” are calitate. A contraria nu înseamnă geniu. A spune pe dos, a pune cuvintele într-o ordine de demont, nu trădează genialitatea.

Să nu-și închipuie nimeni așa ceva. A înșira niște nume de sticle de whisky, de medicamente sau a amesteca regnurile, asta nu înseamnă că, gata: a fost revoluționată poezia mondială și hai și noi să ne înghesuim să câpătăm un loc!

Îmi pare rău că așa-zisa critică admite așa ceva. Eu unul mă îndoiesc că avem o critică de talia unui Maloescu, a lui Călinescu sau Perpessiciu. Nu văd în nici un critic contemporan calitățile pe care le-au avut aceștia, severitatea lor.

Lui Călinescu nu i-am trimis „Groapa”, care a apărut înainte de moartea sa. De ce? Dintr-un refuz. Vedeam în trimiterea unei cărți criticilor un fel de a-și șantaja sentimental, de a-l obliga să fie elogioși cu cartea respectivă. Am bănuț că, vreodată, el, G.C., va descoperi în vrafu de cărți pe care le va primi acasă și un exemplar din „Groapa”, pe care, repet, nu l-am trimis niciodată. Eu sunt vinovat, așa că...

— ...vă faceți autocritica. Se afirmă că vă displace dezordinea în jurul dumneavoastră. Rigoarea, o anumită disciplină a muncii reprezintă garanțiile unei „respirații libere”?

— Da, cu siguranță. Nu se poate face literatură la întâmplare. La orice oră, în orice împrejurare, la nunți, botezuri, la restaurant, știu eu, în cluburi particulare, în reuniuni de familie. Literatura este un lucru sacru, care se face nu în taină, pentru că scrisul n-are nimic misterios, mijloacele le știm, de la pana de gisă la mașina de scris, la dictafon. Nu mijloacele fizice hotărăsc soarta unei literaturi, ci rigoarea cu care privești literatura.

Dacă ești dispus să scrii 400 de romane într-o viață sau 50 măcar și ai talent pentru aceasta, e foarte bine. Mi-aș fi dorit să fiu și eu un Dumas, dar calitatea lui, îmi pare rău, a rămas în urmă. E vorba de calitate întâi, și nu de cantitate. A scrie multe romane sau multe cărți nu este egal cu valoarea.

Matei Caragiale, pe care-l iubesc mult, a publicat puțin. Un volum de poezii, „Pajere”, romanul acela atât de frumos „Crăi de Curtea veche”, „Remember”, „Izvoave vechi” și „Contribuții heraldice”. Bacovia a fost și el foarte zgârcit cu scrisul. Era un calofil, un om care lubea cuvântul, pentru care o împreunare de substantiv cu un alt cuvânt era o adevărată dramă. Avea o ureche muzicală.

O poezie pe care o citești dintr-o dată și o primești ca pe un articol de lege sau ca pe un fragment de articol de ziar nu este poezie. Asocierea de, știu eu, de regnuri diferite, de obiecte din alte planete cu cuvintele eschimoșilor nu fac poezia.

— Spectatorii, în special cei tineri, au vizionat cu plăcere peliculele „de capă și spadă” realizate după scenariile dumneavoastră, cu participarea unor actori de prestigiu, precum Marga Barbu și Florin Piersic. Ați scris, deci, de dragul marelui public?

— E probabil o rămășiță a plăcerii mele de a vedea filme de genul acesta în tinerețe, și în ideea că publicul tinăr trebuie răsplătit pentru dorința lui de a avea eroi pe care să-l lubească.

— Ce proiecte de viitor aveți?

— Acum mi se par puține. Îmi recitesc cărțile

publicate de-a lungul anilor, le mai șlefulesc ca să zic așa, mai șterg unele cuvinte, le înlocuiesc pentru alte ediții viitoare.

Deocamdată am câteva lucruri terminate, de care nu sînt încă mulțumit. Adică, mai bine zis, romanul „Ianus”, pe care publicul sper că îl așteaptă, ca și mine, de 20 de ani. Totuși, nu-mi vine să-l dau drumul „pe piață”. Citeva povești chinezești, tot din cauza limbii și a faptului că am făcut o călătorie în China, care mi-a lăsat o impresie extraordinară. Și m-a silit să scriu chiar și o carte — „Jurnal în China”. Altfel, „Apocrifele”, care sînt scrise mai mult de jumătate, și ce-o mai leși, așa, din întâmplare, nu pot să anticipez, dar nu cantitatea, repet, nu cantitatea literaturii pe care o produc stabilește calitatea.

— Dar „O lume de ciștigat”?

— „O lume de ciștigat” este o carte, zic eu, foarte curajoasă. A fost publicată pe jumătate în foliole, așa cum știți. Eu am mers mai departe, mi-am văzut de treabă. Aștept o zi cînd s-o lansez ca pe un vas la apă.

— Ce întrebare ați fi dorit să vă mai pun și ce răspuns ați fi dat?

— Să vă spun drept, nu m-am gândit la treaba asta deloc. O declarație de credință scriitoricească mi se pare cam bisericăscă. Vreau să cred că am fost și sînt un scriitor cîștit cu meseria mea, că am făcut unele concesii care au salvat multe pagini, pe care sper că le voi repara din mers, și asta din cauza editorilor, care se sperie de orice, deși eu nu sînt un scriitor cu grenadele-n buzunar sau cu explozive ascunse sub asfalt, dar cred că am avut o etică în ce privește scrisul. Sînt, cum am mai declarat, un calofil, un iubitor de cuvînt.

Îmi place literatura frumoasă, nu cea scîrboasă, a dejecțiilor, deși s-ar spune că în „Groapa” există destule expresii care au deranjat la vremea lor unele urechi mai fine, dar care au fost acceptate fără nici un fel de repulsie pentru că era un limbaj al lumii în care trăisem o parte din viață și care așa se exprima.

Nu puteam să pun niște pungași să vorbească ca niște conși. Asta a făcut-o sîracu George Mihail Zamfirescu, care era un scriitor onest și bun, dar cu o optică cam haiducească despre lumea aceasta romantică, ca și Panait Istrati, în unele cărți ale lui mai slăbuțe, care sigur că e superior lui G.M.Z. și are un farmec nemaipomenit.

Dar nu vreau să intru pe teritoriul altor scriitori...

— În final, dacă doriți să adresați militarilor României socialiste câteva gânduri ca „soldat al acestui secol”.

— Le doresc militarilor din țara noastră să fie bine pregătiți. Să creadă în soarta patriei. Să o lubească și să fie gata de luptă în orice moment. Să avem niște militari conștienți de meseria grea pe care o au, care cere jertfa vieții, și să fie un exemplu pentru tot poporul român, pe care nu vreau să-l mai văd încercat de alte cîtopopiri și-n alte lupte ca acelea cunoscute de mine în anii pe care i-am petrecut.

■ Interviu realizat de
căpitan ION PETRESCU

Pădurea crește lemn de omenie

„Ferestrele se sting,
motanul mai vechi ca fotoliile
își ia lumea-n cap,
și cobor pe treptele roase
în casa bătrînului...”

(GHEORGHE TOMOZEI)

Seara se cerne pe obcîni molcômă și de vreme, ca dintotdeauna... Străzile au culori sîngerii, munții dormitează-mprejur ca berbecii la stîină; oamenii trec prin lumina scundă precum poveștile — blind lunecat — către rosturi de mult cunoscute...

Casa bătrînului profesor de istorie mă primește — fiu rătăcitor: pașii nu mi-au mai sunat pe treptele ei parcă de-o veșnicie; îmi deschide o femeie tînără, n-o cunosc; se aude-n tirziu tirșitul papucilor de casă ai gazdei trezind scara de lemn, coborînd dintr-un univers straniu; scara geme sub apăsarea trupului masiv, sadovenian; scîrție cu încetineală ușa de brad.

„Ți-ai adus aminte de mine, Nelule?”

Nelule... Tot așa-mi spune; pentru el am rămas copil. Dar și el e la fel ca acum cincisprezece ani — aceeași voce prietenă cu aerul, aceeași privire de cer bucovinean... Rotunjește dragăstos cuvintele, eu mă bucur: cuvintele sînt aceleași, de atunci, ale lui și ale oamenilor dintre obcîni. Accentul e însă mai cald, poate puțin vetust, mîngîind din depărtarea de cițiva pași perdelele de lemn sculptat ale ferestrelor.

Lemn sculptat — perdele — șiraguri de linguri în găvanele cărora parcă respiră văile cu oameni doborîtori de brazi, brazil-catarge care urmau să se zbată în găvanele mărilor lumii. Urcăm pe sub arcurile de triumf ale scării și ochii sar din contur în contur, din culoare-n culoare — peste tot se odihnesc linguri de lemn: „Astea-s din Sadova, astea din Drăguș...”; linguri cu creștături, linguri cu figuri istorice, cu peisaje, cu motive florale...

„Aici e ținutul lingurilor de tisă, aici al celor din smochin de Ada-Kaleh...”

Miroase a brad, a fag, a palisandru, a lemn de cireș cîntător. La catul de sus, în trei camere, se zvonesc luminii formele și culorile scumpe: lingurile ciobănești, înnegrite, apoi cele pescărești, din stuf de baltă; piesa cea mai rară, sau cea mai veche — o sută cincizeci de ani; lingura togodiților, a singurătății... Ștergarele dorm pe lavete; deasupra jocurilor de altite tronează blidele — unul dintre ele amintit argezean (ceramică de Cuty, veche, abia i se mai distinge verdele crud)...

Doamna bătrînului profesor trece neauzită pe lângă noi, ca un parfum, mîngîind cu blîndețea privirii viața de lemn încrustat — de parcă ar investi-o cu veșnicie.

„Aici, Nelule, e corespondența mea...”

Linguri din Mexic, din Statele Unite, din Elveția, Turcia, Ungaria, Israel... Mă apropii și surd: perechea americană are pe cozile de porțelan inscripții laconice, într-un argou de

intimitate: „Kissin' don't last cookin' do”..., adică, traducînd aproximativ: „N-aștepta cu sărutarea pînă cînd face mîncarea”... Pe orice meridian al lumii, oamenii se gîndesc la cîte o „fereastră” de dragoste, în peregrinările lor zilnice printre lucruri. Ca bătrînul meu profesor de istorie, a cărui iubire pentru *omeneșul de toate zilele* se exprimă în casa de vis prin care trec, umilit de atîta necunoaștere a firii.

„Trăiesc aici, cu mine, aproape cinci mii de linguri; o treime din ele sînt unicate. Străchinile și blidele s-au făcut la vreo patru sute. Ștergarele sînt fiecare altfel. Stau și mă minunez și eu, deseori, de cîtă frumusețe e-n stare să închipuie mîna femeii de la munte!”

Cuvinte molcome — flăcări albastrii deasupra comorilor pămîntului.

„De treizeci de ani tot strîng. Din munte-n munte, din stîină-n stîină, din om în om”.

Cînd și-a făcut casa, pentru linguri și străchini și ștergare a făcut-o. El, cu Doamna și nepoata, stau retrași în două camere — comora de umanitate a invadat catul întii, și scările, și salonul unde se opresc vizitatorii pentru a înscrie în registrul masiv că s-au primit cu chipurile sufletului Bucovinei...

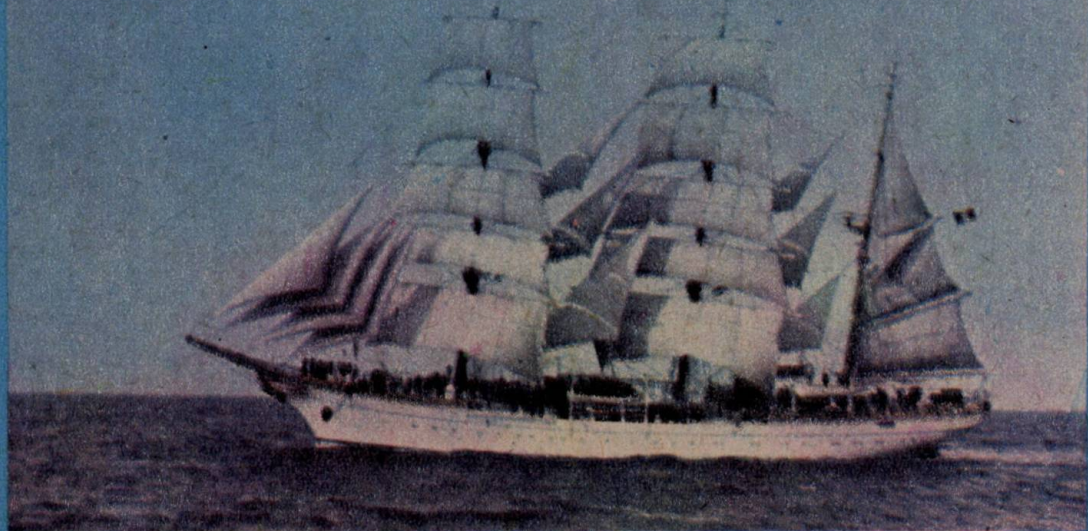
„E o credință aici, în obcîni, care spune că lingurile nu se ard niciodată. Ar însemna să te desparți pe vecie de unul din chipurile sufletului tău. Învechite, ele sînt strîșne și li se dă drumul pe ape — numai așa chipul acela se poate întoarce la tine, păstrîndu-te om întreg în fața soarelui!”

Îl ascult. Mi-l închipui pe Sadoveanu colindînd printre obcîni, urmînd drumurile Vîtoriei Lipan, sau recitînd: „Sara, pe deal, buciulul sună cu jale”... Pe culmea Tomnatecului se cheamă buciuleme; eu stau în casa profesorului, focul stîrșește flăcări de vis pe zalele de lemn ale pereților; ca-n poveștile de demult, se desprind către aer chipuri de suflete; casa începe să se năruie, pereții se fac ziduri de zare și — în tot universul acesta de la picioarele Rarăului — încep să se miște oamenii. Oamenii, turmele... Deasupra creștetelor luccesc stelele Căii Ciobanului și buciulemele se cheamă dintr-o neființă în alta, uniformizînd timpurile istorice.

REQUIEM: „Domnule profesor Țugui, bîdie loane, iartă-mă că n-am reușit să public însemnările astea la vremea lor, așa cum promiseseam. M-au luat și pe mine valurile, dar uite că m-au întors acasă pînă la urmă, ca pe lingurile Domniei-Tale. Acum, ce să fac? O să las foile de manuscris, într-o noapte senină, sub lumina stelelor — să le privești și matale de-acolo, de sus, din necuprinderea Căii Ciobanului. Și dacă, dimineata, o să mă trezesc cu o lacrimă-n pajiștea obrazului, o să însemne că le-ai citit și m-ai iertat de întîrziere...”

■ IOAN RARĂU

„MIRCEA” ȘI OPSAIL '76



„INTERNATIONAL SAIL TRAINING RACES '76” reprezintă, fără îndoială, cea mai frumoasă regată desfășurată până la acea dată, care avea să reunească marile veliere ale lumii (circa 20 nave de clasa „A” și peste 100 din clasa „B”), printre care și nava-scoală a Marinei române: bricul „Mircea”. Este prima regată de o asemenea anvergură la care participă „Mircea”. Punctul de plecare — portul Hamilton din Insulele Bermude, iar punctul de sosire, portul New Port de pe coasta de est a Statelor Unite ale Americii. Regata Bermuda—New Port, intitulată OPERATION SAIL 1976 (OPSAIL '76), se înscria între manifestările prilejuite de aniversarea bicentenarului Statelor Unite.

„Mircea” și-a început periplul transoceanic la 4 martie 1976, cînd, la orele 10.20, s-a desprins de cheu, părăsind portul Constanța. Pentru cea mai mare parte din echipaj urma ineditul. „Mircea” va executa în premieră traversada Atlanticului, va atinge Ecuatorul, își va flutura vecele în Golful Mexic și în Triunghiul Bermudeilor, se va confrunta pentru prima dată cu celelalte patru „sister-ships” (navele gemene „Eagle” — S.U.A., „Gorch Fock” — R.F.G., „Sagres-II” — Portugalia și „Tovarișci” — U.R.S.S.) și cu peste o duzină de alte veliere mai mari sau mai mici din aceeași clasă.

O furtună de o rară violență în Marea Mediterană, urmată la cîteva zile de o alta în Atlantic aveau să constituie „proba de foc” pentru tinerii învățați în ale marinăriei.

Prima escală — portul Las Palmas din Insulele Canare, după 19 zile de navigație. Și iată-l pe „Mircea” la 26 martie, cu vecele ridicate, ieșind maestos, cu vîntul favorabil, din portul Las Palmas, luînd drum sud-vest pentru a începe traversada și a primi botezul Ecuatorului. După 35 de zile între cer și apă, intrăm în primul port sud-american, Carthagena (Columbia), unde gazdă primitoare ne este un elegant velier din aceeași clasă — „Gloria”. Urmează porturile: La Guayra (Venezuela), Vera Cruz (Mexic) și Havana. La bord, întinderea și stringerea velor pe vreme bună sau rea, ziua sau noaptea, contra cronometru, constituie acum un lucru mai mult decît obișnuit. Ele-

vii-marinari, acești flăcăi bronzăți, siguri în mișcări pe punte și în arboradă, dau siguranța că totul este pregătit pentru grandioasa confruntare a velierelor. Pînă atunci, trebuia să mai traversăm doar... „Triunghiul Bermudeilor”, supranumit și „Triunghiul Morții”. Ne amintim că, nu cu mult timp înainte de a pleca din portul Constanța, într-o revistă începuse un serial despre misterioasele dispariții de avioane și nave în acest triunghi cu laturile cuprinse între Havana, Peninsula Florida și Insulele Bermude. Pentru noi și „Mircea” totul se termină însă cu bine. La 16 iunie, ancorăm în portul Hamilton, din Insula Great Bermuda. Aici, animație mare. Mulțimea de catarge, împrăstiate printre insulițe, ne dă senzația de atmosferă precompetițională. Și încă nu au sosit toate navale. O bună parte, mă refer la cele mari, din clasa „A”, sînt angrenate în regata Santa Cruz de Tenerife — Bermuda, care nu s-a încheiat.

Ajunși în portul Hamilton, aflăm despre telegrama adresată de președintele de atunci al S.U.A., Gerald Ford, președintelui Republicii Socialiste România, Nicolae Ceaușescu, prin care se aduc mulțumiri pentru modul în care poporul român marchează bicentenarul independenței S.U.A. În telegramă se fac referiri directe la nava-scoală „Mircea”: „Călătoria transatlantică a frumosului bric „Mircea” pentru a participa la festivitățile navale „Operation Sail” a fost primită cu plăcere de milioane de americani”.

Începe febra premergătoare regatei. Echipajul pregătește nava și verifică manevrele, în timp ce comandantul navei, împreună cu navigatorul și ofițerul cu transmisiunile sînt invitați de către organizatori pentru a li se aduce la cunoștință regulamentul de desfășurare a curselor. Aflăm că startul se va da dintr-o poartă marcată de nava „Bay State” a Academiei Navale Americane și de fregata britanică „F 119 — Eskimo”, care va fi și nava-starter. Nu sînt probleme deosebite, afară doar de faptul că poarta de plecare are 1,5 mîle marine lățime (aproximativ 2 800 de metri). În acest spațiu vor trebui să manevreze 18 nave de clasa „A” (cu deplasamente între 500—4 600 tone), aproximativ 100 de nave din clasa „B” și alte

citeva sute de nave mai mici și ambarcațiuni de toate felurile! Comandantul navei-școală „Mircea” semnalează insuficiența spațiului de manevră, simultan cu omologul său de pe nava vest-germană „Gorch-Fock” și problema este pusă în discuție imediat, cerându-se mărirea distanței la 3 mile marine. O altă propunere este aceea ca navele să treacă pe rînd prin poartă. Se așteaptă răspunsul pentru a doua zi, cînd, aflăm surprinși, nu s-au aprobat propunerile. Ni se comunică posibilitatea folosirii motoarelor în caz de pericol pe linia de start. Și toate acestea pentru un spectacol „forte”!

Cele patru zile de staționare în portul Hamilton trec pe nesimțite, marcate de pregătirile intense pentru regată, vizitarea orașului, celelalte activități organizate de gazde. La bordul lui „Mircea” se ambarca un grup de opt corespondenți și fotoreporteri de la compania de televiziune „N.B.C.” și de la publicațiile „The National Observer”, „Sports Illustrated”, „National Geographic”, înarmați cu toate cele necesare imortalizării momentelor palpitante ale regatei.

Duminică, 20 iunie, este planificat startul. Începînd cu primele ore ale dimineții, navele ies rînd pe rînd din port, îndreptîndu-se spre zona în care se instalează poarta de plecare. Mai întîi ies navele mari de clasă „A”, urmate de cele de clasă „B” și de sutele de ambarcațiuni turistice și nave de pasageri mai mari sau mai mici. Spre orele amiezii, pe o suprafață de numai cîteva mile pătrate, marea este înfîlțită de catarge într-o continuă mișcare. În aer se petrece același lucru: avioane, avionete, hidroavioane și elicoptere survolează neconștient spațiul destinat întrecerii sportive. Se apropie ora startului. Navele, folosind motoarele, se concentrează spre poartă, cu velele gata de a fi ridicate. Vîntul bate cu forța 4 și promite un timp ideal.

La orele 14.00, avînd propulsorul „încet înainte”, începem pregătirea pentru ridicarea velor, declanșată, ca de obicei, de comanda „La front, pe vergi!”, cînd întregul echipaj se află la puntea centru, fiecare marinar fiind într-o poziție bine stabilită, gata de a acționa. Comenzile și mișcările se desfășoară ca într-un spectacol bine regizat. La nava-starter „Eskimo” se ridică pavilionul și răsună salva de tun, semn că mai sînt doar zece minute pînă la start. „Mircea” se află foarte aproape de linia de plecare, cu mașinile „foarte încet înainte” și avînd desfășurate velele gabier, contragabier și focul nr. 3. Sînt minute de maximă concentrare. Încă de la plecare trebuie obținut cel mai bun avantaj, avînd și grija evitării zecilor de ambarcațiuni de toate tipurile și mărimile care se mișcă printre nave. În caz de coliziune, acești temerari, în micile lor ambarcațiuni (mai mult sau mai puțin motorizate), n-ar avea nici o șansă. Riscul și răspunderea le aparțin în exclusivitate: „navele mari nu au nici o responsabilitate în caz de coliziune cu cele mici” — spun organizatorii. Nici nu se poate altfel în aceste condiții!

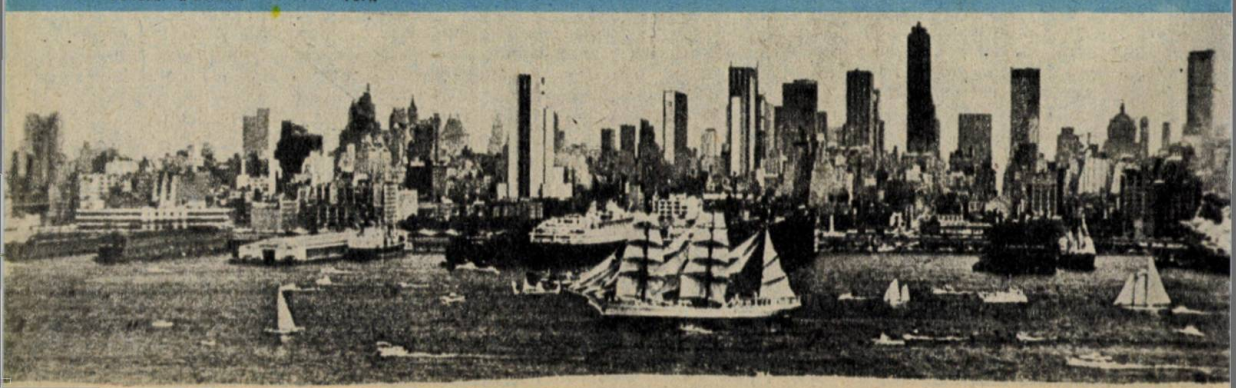
Iată însă că se ivesc necazuri la vellele mari din oșel. În babord, la mai puțin de 1 000 de metri, prin-

tre sutele de catarge în mișcare se vede cum bompresul navei spaniole „Juan Sebastian De Elcano” pătrunde în arborada celei argentinienne, „Libertad”. Arboretul de la arborele prova al navei spaniole se frînge ca un vreas (este construit din oșel și are dimensiunile unui stîlp de telegraf). „Libertad” se descurcă și, cu două vele rupte, pătrunde prin poartă, în timp ce nava spaniolă, cu cîțiva marinari răniți, manevrează renunșînd la regată. Și alți comandanți sînt grăbiți, printre care cel al navei columbiene „Gloria”, care la startul cu 5 minute mai devreme, l se semnalează să rela startul, dar, fie că nu observă semnalele, fie că le ignoră, își continuă cursa. Conform regulilor stabilite, nava va fi penalizată cu patru ore la sfîrșitul întrecerii.

Ora 14.55. A doua salvă de tun de la nava-starter „Eskimo” anunță că mai sînt doar 5 minute pînă la start. Momente de maximă tensiune. „Mircea” are o poziție ideală, în vînt, spre partea din dreapta a porții, iar de „Eskimo” îl mai despart doar 6 cabluri. Se dă comanda stop la mașini. În babord se înscriu „Dar Pomorza” și „Christian Radich”, iar în pupa, foarte aproape, „Eagle”. Pe „Mircea” se ridică o parte din vele. O privire aruncată spre babord dă senzația că sutele de catarge plutesc ca într-un balet alegoric. Se filmează de la bord și din aer. De „Eskimo” și linia de start ne mai despart doar cîteva zeci de metri.

Ora 15.00. Se observă bulbucii de fum alb ale celor două salve de tun de la „Eskimo” și „Bay State”, anunțînd startul în regata internațională Bermuda — New Port. Următoarele secunde, însă, vor avea o desfășurare dramatică. Pentru moment, se produce o aglomerație inexplicabilă în prova babord. „Christian Radich”, un colos de oșel cu peste 1 000 tone mai mare, se apropie în mod periculos de „Mircea”, cu intenția vădită de a-i „tăia” prova. Observăm că are motorul în funcțiune și constatăm și cauza care l-a determinat să ia o astfel de hotărîre: „Erwan”, nava panameză de 150 tone, „tălase” la rîndul său prova lui „Christian Radich”. Exact în acest moment, pentru a complica (inexplicabil) și mai mult lucrurile, între „Mircea” și „Christian Radich”, venind din pupa cu viteză, bătrîna „Gazela Primeiro”, navă din lemn de 500 tone (construită în 1883), se interpune între cei doi colosi de oșel de cîteva ori mai mari. Se prefigurează un adevărat dezastru. „Mircea” nu mai are posibilitatea să manevreze la tribord decît cu riscul de a aborda, la rîndul-i, pe „Eskimo”. Vergilei navei americane pătrund în grementul lui „Mircea” și vedem cum catargul prova al navei „Gazela Primeiro” se frînge ca un vreas. Marinarul alege să spre pupa, evitînd zona pericolului. Secunde următoare sînt hotărîtoare. Momentul critic poate fi și trebuie evitat. Coliziunea riscă să se amplifice: cu „Eskimo” foarte aproape în tribord și cu „Eagle” în pupa, comandantul lui „Mircea” hotărăște în cîteva clipe folosirea motorului. Sirena lansează trei semnale scurte, atenționînd că se manevrează cu mașinile spre înapoi. „Eagle”, nava americană care asistasă la întreaga scenă, la numai cîteva metri în pupa, pune la rîndul-i mașinile înapoi, cu

Veleierul „Mircea” la New York



o promptitudine remarcabilă. „Christian Radich” și „Gazela Primeiro” procedează la fel, degajându-se.

„Gazela Primeiro” arată jalnic acum, cu grementul rupt, velele și vergile atârând în sarturi. Nu are altă soluție decât să caute un culoar de retragere și să spună adio ultimei regate la care putea să ia parte, înainte de a fi transformată definitiv în muzeu.

Comandantul lui „Mircea” ordonă mașina cu toată viteza înainte și, la 15.07, stopăm mașina pentru a trece linia startului, manevrând cu velele. Avansul luat de celelalte nave este nesemnificativ. Se face inventarul avariilor: unul din focuri este rupt pe o lungime de aproximativ 2 metri. Repararea acestuia nu va pune nici un fel de probleme maistrului velist. În următoarele minute sînt ridicate toate velele. „Mircea” capătă o ușoară înclinare în babord, viteza crește simțitor. Reușim chiar să recuperăm cele câteva minute pierdute la start.

În pupa urmărim cum „bătrîna doamnă” de 93 de ani cu coca de lemn — „Gazela Primeiro”, acum proprietate a Muzeului Militar din Philadelphia — ia drum pentru a se reîntoarce în port. „Juan Sebastian De Elcano” — frumoasă și elegantă navă spaniolă — va renunța de asemenea la regată, îndreptându-se spre portul Hamilton cu un arboret frînt și focurile sfîșiate.

La lăsarea serii, velierul împînzec oceanul pînă la linia orizontului. Vacarmul se potolește pe apă și în aer, iar ambarcațiunile mici nu se mai văd. Urmărim în permanență poziția velierelor mari. Chiar de la început, se detașează vest-germanul „Gorch Fock”, urmat îndeaproape de nava poloneză „Dar Pomorza”. „Mircea” se menține în „plutonul” din frunte.

În cursul nopții vîntul suflă constant, 9 m/secundă, pentru ca spre dimineață să scadă la 4 m/secundă. În zorii celei de-a doua zi de regată constatăm că am fost depășiți de nave care, seara, erau în urma noastră! Greu de presupus că peste noapte în velele lor a bătu un vînt mai puternic. Știm că folosirea motoarelor este strict interzisă în regată. Velierul american „Eagle” și cel portughez „Sagres II” (ambele „sister-ships” ale lui „Mircea”) sînt deja în prova, la orizont, în pupa rămîind doar „Gloria”. În tot cursul zilei, vîntul se menține destul de slab pentru pretențiile unei regate cu astfel de veliere și de o asemenea anvergură.

În zorii celei de-a treia zile a regatei — marți, 22 iunie — remarcăm o îmbunătățire vizibilă a poziției lui „Mircea” în comparație cu pozițiile celorlalte veliere. În apropiere distingîndu-se navele sovietice „Kruzenstern” și „Tovarișci”, precum și „Eagle”, „Libertad” și „Dar Pomorza”. Printre navele mai mici din clasa „B” se vede destul de aproape „Erwan” — velierul panamez a cărui imprudentă manevră a stat la originea dramaticelor incidente din start.

Vîntul cade complet în cursul zilei, iar navele par încrămpele pe întinderea oceanului, sub un soare torid. Regata nu mai are nimic palpitant. Aparatul de înregistrat viteza navei — locul — indică viteza „0”. Navigînd astfel, evident, nu vom putea parcurge distanța de aproape 600 mile marine pînă la 27 iunie, cînd toate navele trebuie să fie la New Port. În zilele de 23 și 24 iunie, situația nu se schimbă. La 24 iunie, în jurul orei 13.00, organizatorii de la nava „Bay

State” cheamă prin radio toți comandanții marilor veliere, propunîndu-le ca la orele 18.00 să se considere încheiată regata, clasamentul făcîndu-se în funcție de poziția ocupată de fiecare în acel moment. Sîntem de acord. Singurul care se opune, considerînd că poate ajunge navigînd numai cu vele, este comandantul navei „Gorch Fock”. Avea deja un avans de peste 100 mile marine.

La orele 18.00 transmitem poziția. „Eagle” se află foarte aproape de „Mircea” și este singurul care folosește o altă frecvență de legătură. Cînd ni se va comunica clasamentul pe primele trei locuri vor fi „Gorch Fock”, „Dar Pomorza” și vecinul nostru „Eagle”, în timp ce „Mircea” va ocupa... locul opt! Mă rog, arbitrii sînt suverani. Astfel se încheie „International Sali Training Races 1976”.

Duminică, 27 iunie, ajungem la New Port, unde aflăm că sîntem acționați în judecată de către patronii financiari ai navei „Gazela Primeiro”. Procesul se judecă la Tribunalul Maritim pe 29 iunie și ni se pretinde despăgubiri 60.000 de dolari. Se va folosi inclusiv filmul realizat în timpul startului în regată și, în fața evidenței, ni se dă cîștig de cauză. Comandantul navei „Gazela Primeiro”, la cei 57 de ani ai săi, fiind în realitate comandant de remorcher, și nu de velier, recunoaște că a comis o greșală copilărească în efectuarea manevrei.

New Portul este înșesat, acum, de sutele de veliere mai mari sau mai mici. Toate acestea, la care se vor adăuga mîile de iahturi particulare, vor pleca pe 1 iulie spre New York. Nu lipsește nici „Club Méditerranée”, proprietate a statului francez, o navă de dimensiunile lui „Mircea”, cu patru catarge și vele triunghiulare, manevrată de... un singur om! Și acela nu este altul decît celebrul navigator solitar Alain Colas (primul navigator din lume care a făcut ocolul pămîntului într-un trimaran). Un alt velier aparte este „Sir Winston Churchill”, al cărui echipaj este format din femei (mai puțin comandantul și bucătarul).

În ziua de 3 iulie ajungem la New York și ancorăm în rada portului, în apropiere de marele pod „Verrazano”, peste riul Hudson, unde, a doua zi, bicentenarul S.U.A. este aniversat cu mare fast. Preparatiunile au început cu cinci ani în urmă și au costat peste 70 milioane de dolari. Un moment de vîrf al sărbătorii îl reprezintă OPSAIL '76 — marea paradă navală la care participă aproape toate marile veliere ale lumii, peste 100 de veliere din clasa „B”, 53 de nave militare moderne aparținînd diverselor state de pe glob și cam tot atîtea americane, precum și un număr impresionant de veliere și ambarcațiuni mai mici. Nava-amiral a parăzii este portavionul „Forrestal”. La orele 12.00 sîntem deja în dispozitivul de paradă cu velele ridicate. „Mircea” trece la 12.10 pe sub podul „Verrazano”. Urcă în continuare pe Hudson River, defilînd prin fața celor doi zgîrie nori, „gemenii” de 420 m și cu 110 etaje. La 12.30 trecem prin dreptul portavionului „Forrestal” și dăm salutul cu echipajul la front și pe vergi. În continuare, admirăm Statuia Libertății, urcăm în amonte pînă în jurul orei 16.00, cînd executăm manevra de întoarcere și acostăm la cheul 84, pînă la 8 iulie, răsăm în care echipajul participă la diferite activități organizate de gazde. Urmează escale în Baltimore și Philadelphia. Vizităm Washingtonul.

La 24 iulie, „Mircea” pornește din Philadelphia spre largul Atlanticului și lată-ne, la 30 august, încheind lungul marș — 19 406 mile marine, din care mai mult de o treime numai cu vele, iar escale — în 12 porturi ale lumii. Se împlinesc, de la plecarea, 180 zile! „Mircea” este din nou acasă, la Constanța.

* Reporterii americani vor fi „fair-play” în comentarii, recunoscînd greșala de manevră a navei „Gazela Primeiro” și, totodată, manevra excelentă a lui „Mircea”, care a evitat catastrofa. Walter A. Damtoft, la 10 iulie, sub titlul „Marele velier românesc plutește într-un vis”, va comenta pe o întreagă pagină, în ziarul „The National Observer”, participarea navei-școală „Mircea” la regată. Cu subtitlul „Marea aventură din regată”, este comentat incidentul petrecut la start, făcîndu-i vinovați de acesta, în primul rînd, pe organizatori. Nu-i menajează deloc, arătînd că au organizat startul „ca niște amatori”.

CÎNTECUL — reazem de suflet

Cîntecul a fost dintotdeauna tovarăș de nedespărțit al ostașilor; în substanța lui răsună însăși chemarea împlinirii datoriei supreme față de țară, pe drumurile aspre ale deprinderii măiestriei armelor. Ale bărbăției și demnității faptelor de constructori și apărători, care transpun în viață, cu hotărâre și abnegație, mobilizatorul program de muncă și acțiune revoluționară pe care îl constituie hotărârile marului forum al democrației socialiste, ale convingerii că — în perspectiva pregătirilor pentru Congresul al XIV-lea al partidului — munca unită a întregului popor este cea mai de preț avuție națională.

Cîntecul cel de toate zilele, care-i însoțește pe ostași la cîmpul de instrucție ori pe șantierul muncii pentru înălțarea edificiului socialist al patriei, cîntecul pentru clipa de răgaz, cîntecul pentru ceasurile solemne de sărbătoare... Cîntecul — reazem de suflet și aripă de dor, îndemn și flacără — mereu în „flancul drept” al ostășiei.

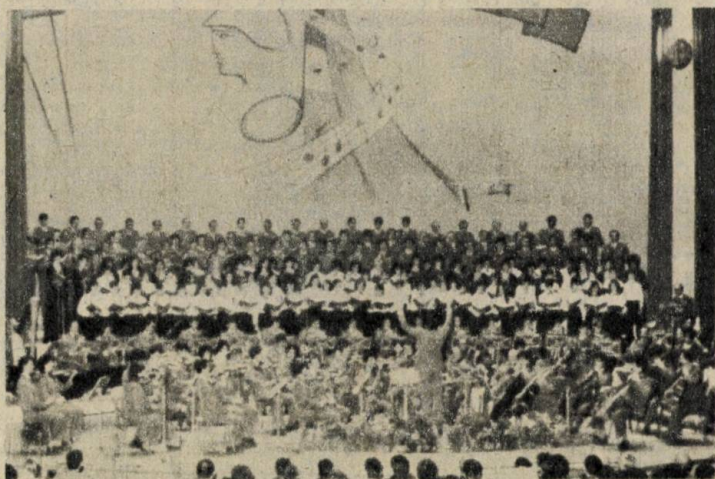
Filior patriei aflați la datorie sub Tricolor le place cîntecul, au nevoie de el, și-l doresc mereu nou, purtînd aceeași nestinsă torță a iubi-

rii de patrie, mereu mai frumos și mai bogat în înțelesuri care să-i înflăcăreze, să le sporească energiile trupului și spiritului, să dea expresie virtuților ce le luminează chipul și lucrarea, optimismului lor robust, aleselor calități morale cultivate cu statornică dragoste de partid, de strălucitul său conducător, tovarășul Nicolae Ceaușescu, în inima și conștiința tuturor constructorilor și apărătorilor de țară.

Și creatorii vin generos în întîmpinarea acestei nevoi firești. Dovadă stau cele nouă ediții de pînă acum ale **Festivalului cîntecului ostășesc „Te apăr și te cînt, patria mea!”**, interesul manifest de care s-a bucurat această competiție artistică — devenită tradițională, unanim apreciată în ampla, inegalabilă emulație a „Cîntării României” — în rîndul zecilor de compozitori și poeți, reprezentanți de prestigiu ai artei noastre contemporane. Despre toate acestea, despre împlinirile și perspectivele cîntecului patriotic, revoluționar, ostășesc au ținut să ne încredințeze gîndurile lor compozitorii RADU PALADI, DORU POPOVICI și GEORGE GRIGORIU, poetul ION HOREA și muzicologul dr. VASILE DONOSE.

În buna tradiție a artei noastre militante

Dr. Vasile Donose: De cînd se știe, muzica românească a avut un caracter pronunțat patriotic, revoluționar. N-a existat moment și răspîntie în istoria neamului, a ostirilor noastre, care să nu-și fi aflat reflexe reverberante în creațiile muzicale zămislite în spațiul strămoșesc de mult milenară dăinuire. Avînd drept oglindă tradiția și realizările înaintașilor, compozitorii contemporani își fac o adevărată profesiune de credință din a servi, prin creațiile lor, înobilarea sufletului și cugetului celor ce înalță, înfloresc și apără edificiul scump al patriei. Se cuvine să evidențiem aici



Corurile bărbătesc al Ansamblului artistic „Doina” al armatei, de copii „Voces Primavera” și feminin al Filarmonicii „George Enescu” și Ansamblului „Rapsodia română”



Dr. Vasile Donose

rolul determinant pe care îl au, în contextul stimulării și diversificării eforturilor creatoare, inițierea și desfășurarea, sub semnul emblematic al Festivalului Național „Cîntarea României”, a unor prestigioase concursuri de creație, între care un loc distinct îl ocupă **Festivalul cîntecului ostășesc „Te apăr și te cînt, patria mea!”**. Privind retrospectiv edițiile de pînă

acum ale acestui festival-concurs, organizat de conducerea armatei, în colaborare cu Uniunea Compozitorilor și Muzicologilor și Radioteleviziunea Română, avem revelația multor reușite incontestabile, de natură să influențeze benefic întregul peisaj componistic național, primirea și revigorarea patrimoniului cîntecului patriotic, revoluționar, de inspirație ostășească, prin

lucrări de ridicată valoare artistică, muzicală, dar și cu sporite disponibilități formative.

Doru Popovici: Festivalul cîntecului ostășesc ne-a oferit nouă, creatorilor, un cadru optim înfrățirii răspunderii înalte civice și artis-



Doru Popovici

tice cu talentul autentic și solida pregătire profesională, totul sub semnul noii estetici muzicale cristalizate în minunată Epocă pe care o trăim din plin. Atît în calitate de participant, cît și în aceea de cronicar al acestei prestigioase manifestări artistice, m-am convins că ea deschide noi orizonturi consacrarii acelor creații militante puternic înrădăcinate în adevărurile vieții, muncii și luptei neamului nostru românesc, **cel fără vîrstă, ca apele, ca munții, ca soarele** — cum înțelept și tulburător îl caracteriza Avram Iancu. Pe acest sol fertil, tradiția și prezentul sublimat în actul artistic se îmbină trainic și frumos.



Corul Școlii Militare de Muzică



George Grigoriu

Cu sentimentul împlinirii unei datorii de onoare

George Grigoriu: Cu excepția a două-trei dintre ele, cînd am fost membru în juriu, am participat, în postură de concurent, la mai toate edițiile de pînă acum ale Festivalului cîntecului ostășesc. Am făcut-o, de fiecare dată, cu sentimentul îm-

plinirii unei datorii de onoare față de tinerii care, prin abnegația și vrednicia faptelor lor, constituie un exemplu de devotament și demnitate. Reliefaarea acestor trăsături și virtuți, ce înobilează profilul oștirii române, a fost și rămîne un prilej minunat, profund emulativ, de a ne afirma ca artiști-cetățeni, ca pătași egali la formarea omului nou al evului socialist pe care-l trăim și-l făurim cu toții. Festivalul, atît de inspirat intitulat „**Te apăr și te cînt, patria mea!**”, mi-a oferit posibilitatea — șansa, pot spune fără a exagera! — de a-mi descoperi disponibilitățile creatoare pentru abordarea genului coral, poemat. Participării la festival îi datorez consecvența cu care m-am dedicat, în anii din urmă, cîntecului patriotic, acestui gen muzical complex și de amplă respirație... Și cîntecele, și marșurile, și piesele de muzică ușoară, atunci cînd le ascult cîntate de ostași, îmi dau satisfacția supremă, întregind bucuria trăită în clipele cînd ele îmi aduceau lauri și remiiilor.

Radu Paladi: În 1952, după terminarea Conservatorului, pe timpul cît făceam armata, am compus un

Sextetul „Doina”



Marina Florea



cîntec — la care țin foarte mult! Creat în spiritul cîntecului nostru popular, el cuprindea ca elemente ce-l contrapunctau refrenul... notele semnalului „Deșteptarea!”, su-



Radu Paladi

netul de goarnă care ne dădea, zi de zi, înția binețe. De atunci au trecut mai bine de 35 de ani, dar am rămas credincios cîntului scris pentru ostașii țării, căutînd mereu

lînd eforturile compozitorilor și poezilor spre conceperea unor creații cu adevărat ostășești. Și prin text, și prin muzică, și prin ritm și melodii. Așa am reușit — mă mîndresc s-o spun aici! — să compun **„Cîntă patria-n lumină”** (care mi-a adus **Premiul I** la ediția 1974 a



Ion Horea



George Enache

cărli convingătoare a unor idei și teme majore, penetrante. Rutina, schematismul melodic, uneori asociate unor texte facile, rudimentare, duc, indiscutabil, la nereușite.

Dr. Vasile Donose: Poezia și muzica de calitate, accesibile,

(continuare în pag. 108)



Corul de ofițeri-femei al C.C.A. și corul „Armonia”



Cvintetul „Luchian”

ca lucrările dedicate oamenilor oștirii să îmbine, în „aliajul” lor, motive proprii cîntecului popular românesc și intonația de marș mult îndrăgită de orice militar. Dar eu unul cred că nu doar în sonoritățile și acordurile marșurilor, ci și în compozițiile cu suflu mai larg, asemenea cîntecelor patriotice, și, mai ales, în piesele de muzică ușoară de inspirație ostășească se cuvine să se regăsească această imbinare. E ceea ce a adus și, mă bucur, menține în atenția tuturor creatorilor **Festivalul cîntecului ostășesc „Te apăr și te cînt, patria mea!”**. Cum? Oferind posibilitatea mai bunei cunoașteri și înțelegeri a vieții ostașilor, în rosturile ei esențiale, stimu-

festivalului) și, în 1984, **„Armata, comandantul ei suprem”**, un cîntec ce s-a bucurat de mult succes, interpretat de atunci în numeroase manifestări cultural-educative.

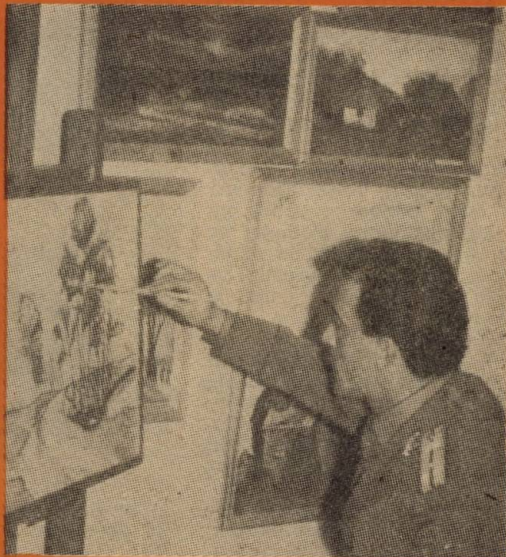
Îmbinînd accesibilitatea cu măiestria artistică

Doru Popovici: Fără accesibilitate nu se poate concepe cîntecul patriotic. Întregită de simplitate, ea trebuie să ne ducă, normal, la expresia directă și măiestria comuni-

Gina Pătrașcu



CONFESIUNI SENINE



Cînd sosește cu subunitatea din poligon sau din aplicație, povestește cu sufletul la gură: „A fost ca la carte: vînt, teren greu, adversarul își organizase pungi de foc. Într-o noapte, ploaia ne-a umplut amplasamentele cu apă. Dimineața am luat munca de la capăt...” În opt cicluri de instrucție, compania comandată de locotenentul-major Viorel Coman a primit opt diplome de subunitate de frunte. Îl ascult, îi simt bucuria și

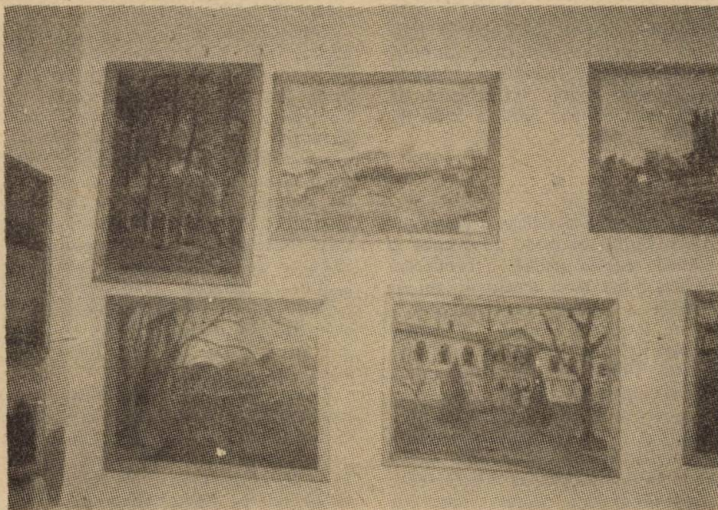
avîntul generate de mobilizațiile îndemnuri și sarcini cuprinse în magistrala **Expunere a tovarășului Nicolae Ceaușescu la Plenara comună a Comitetului Central al Partidului Comunist Român, a organismelor democratice și organizațiilor de masă și obștești.**

Locotenentul-major Viorel Coman a reușit în toate pînă acum pentru că nu s-a mulțumit nicio dată cu puțin, pentru că își trăiește intens anii tineri, pentru că are două mari pasiuni — in-

strucția și pictura, și două mari ambiții — să-și ridice subunitatea tot mai sus pe treptele calității și să izbutească să surprindă, cît mai emoționant, pe pînză sau pe carton, în graiul liniei și culorii, trăirile, sentimentele și peisajele cele mai apropiate ființei sale.

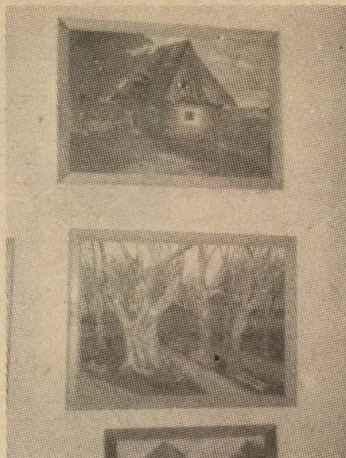
De pictură, Viorel Coman s-a apucat tîrziu. A tot amînat, cu bună știință (și cu temeinică chibzuință) clipa decisivă, deși clocotea ca un cazan sub presiune. „Pe dealuri, în munți, peste tot unde mă deplasam cu subunitatea, aveam prilejul să cunosc și neasemuitele frumuseți ale plaiurilor românești. Dar voiam să-mi explic bine și acel imbold lăuntric ce mă împingea către șevalet...” Cu cinci ani în urmă, într-o noapte, n-a mai rezistat. A schițat repede trei tablouri. La sfîrșitul lunii avea în atelier 50 de pînze, iar după un an cele 260 de tablouri nu mai încăpeau în casă! A fost explozia ce urmează unor îndelungi și migăloase acumulări, torentul iscat pe neașteptate din zeci și zeci de firave izvoare.

În aceeași perioadă, ofițerul a candidat la Școala populară de artă din Timișoara, a intrat al doilea, în ordinea mediilor, iar la absolvire s-a situat pe primul loc! Cu timpul și-a diversificat și mijloacele de exprimare. De la ulei pe pînză a trecut la peniță, acuarelă, cretă colorată, pastelcolor. Și-a îmbogățit experiența în ta-



berile de creație de la Biled și Poienile de sub Munte, a participat cu succes la șase expoziții colective și cinci personale. La ultimele ediții ale Festivalului Național „Cîntarea României” a obținut premiile II și I, împreună cu titlul de laureat.

Ce-mi spune mai departe locotenentul-major Viorel Coman? Între două tablouri a simțit nevoia să-și aștearnă gândurile pe hîrtie. Așa s-au născut un volum de poezii și unul de povestiri, pe care le ține în sertar. Îi trebuie puțin curaj să le scoată la lumină. Dar, mă gîndesc, nu se repetă și în acest caz povestea cu pictura? Viața l-a învățat să fie răbdător, generos, să asculte cu atenție, să nu cedeze la o ciocnire mai violentă. În toți acești ani, Viorel a fost cel mai stăruitor și mai tenace sprijin al soției, care a trecut printr-o grea suferință. Această dragoste tandră, această duioasă omenie s-a revarsat în tablourile și în poeziile sale ca blînda căldură a primăverii.



Universul pînzelor și cartoanelor sale este construit pe două mari coordonate: natura și omul. Receptînd sensibil realitatea, locotenentul-major Viorel Coman realizează o suită de confesiuni

într-o viziune tonică, senină. „Platanus — 1819”, „Colonade”, „Poartă maramureșeană”, „Peisaj”, „Casă pe deal” dezvăluie nu numai atașamentul autorului față de natură, ci și concepția sa optimistă despre viață. În acest cadru poetizat, el situează și figura umană. Portretele surprind chipuri de adolescenți sau de bătrîni și au o funcție simbolică, asociindu-se, firesc, vitalității naturii. Lumea ne este, totodată, dezvăluită și din perspectiva timpului istoric. „Decebal”, „Moisei”, „Păuliș” argumentează convingător despre eroismul poporului nostru, despre noblețea și adîncimea sufletului românesc.

Ceea ce-l definește cel mai bine pe locotenentul-major Viorel Coman, ca tînar al zilelor noastre, este aspirația lui nestăvilită spre un ideal pe care trebuie să-l păstrăm cu toții: frumosele, binele și adevărul. O aspirație susținută de voință, talent și încredere în oameni.

■ CONSTANTIN STRUNĂ

CÎNTECUL

(urmare din pag. 106)

măiestrit gîndite și puse în pagina cîntecului, marșului ori piesei de estradă, sînt în măsură să înscrie creațiile de inspirație ostășească într-un univers încărcat de durabile valori etice, estetice, civice.

Ion Horea: Aceasta așteptăm în continuare de la confrății noștri compozitori și poeți care își vor pune semnătura pe lucrările ce vor bate la porțile consacrării deschise de viitoarele ediții ale Festivalului „Te apăr și te cînt, patria mea!”. Așteptăm cîntece, evitînd șabloanele și soluțiile lejere, care să fie ușor de cîntat; așteptăm texte curate, idei simple, dar frumos și meșteșugit nuanțate într-o limbă literară bine mulată pe melodia versului și **viersului** nostru românesc. Compozitorii, consacrați ori în plină afirmare, să nu accepte texte mediocre, ci să apeleze statornic la poezia adevărată; împreună cu poeții-colaboratori să desăvîrșească piesele corale ori solistice, în expresia lor unitară de vers și muzică... Noi, ca poeți, avem datoria să încredințăm compozitorilor cele mai izbutite poezii despre patrie și partid, despre ostașii țării și iubitul lor comandant suprem. Numai astfel, ediție de ediție, festivalul armatei va lansa — așa cum a făcut-o și la

ediția din 1988 — cîntece care vor deveni cu adevărat ale ostașilor și nu numai ale lor, cîntece care să fie cîntate asemenea înflăcăratelor creații de gen intrate în fondul de aur al muzicii noastre patriotice, revoluționare.

George Grigoriu: Parafrazînd refrenul uneia din piesele mele — intitulată „Vom trăi cît vom iubi” — pot să afirm cu toată certitudinea că atîta vreme cît vom vibra la tot ce este frumos și trainic în simțămintele nutrite de poporul nostru, în Epoca de minunate împliniri socialiste căreia îi sîntem contemporani, vom simți, într-adevăr, că trăim. Iar pentru noi, a trăi înseamnă a crea.

*

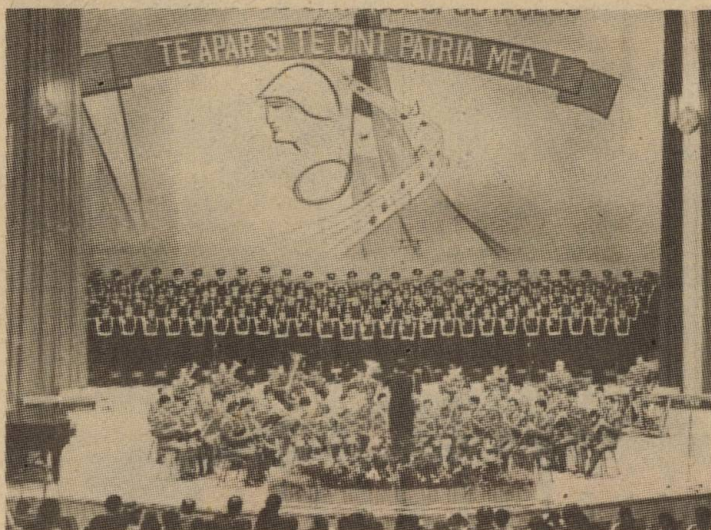
Cea de a IX-a ediție a Festivalului cîntecului ostășesc „Te apăr și te cînt, patria mea!” a reprezentat încă o aleasă și prețioasă izbîndă artistică a oștirii. Constituindu-se într-un adevărat preluu al ediției jubiliare (a X-a), ce se va desfășura în anul 1990, actualul concurs s-a înscris în peisajul nostru cultural ca un autentic act artistic-educativ, desfășurat sub generoasa egidă a Festivalului muncii și creației întregului popor „Cîntarea României”.

Dovedind încă o dată faptul că armata se bucură din plin de o sta-

tonică dragoste din partea creatorilor de frumos, de o rodnică și frumoasă conlucrare cu oamenii de cultură și artă, festivalul a fost onorat prin prezența în concurs a unui însemnat număr de personalități de seamă ale vieții noastre culturale-artistice, reprezentativi și îndrăgii poeți și compozitori; au luat parte, totodată, cunoscute formații artistice corale și instrumentale, valoroși soliști vocali, precum și mulți tineri în plină afirmare.

Lansată încă din luna noiembrie a anului 1987, noua ediție s-a bucurat de o numeroasă și bogată participare din partea compozitorilor și poezilor, pe adresa festivalului primindu-se nu mai puțin de 359 de creații: 119 cîntece patriotice, 150 de marșuri ostășești și 90 de lucrări de muzică ușoară. Dintre acestea, prestigiosul juriu, prezidat de prof. univ. Nicolae Călinoiu, președintele Uniunii Compozitorilor și Muzicologilor, a selectat pentru etapa finală un număr de 14 cîntece patriotice, 16 marșuri și 18 piese de muzică ușoară, precum și 8 lucrări în afara concursului.

Toate creațiile selectate au fost prezentate în cadrul celor trei concerte cu public, iar cele premiate în gala laureaților, desfășurată, între 15 și 19 octombrie 1988, în Sala de concerte a Radioteleviziunii române, ele bucurîndu-se de o aleasă



Corul Regimentului de garda



Corul „Albatrosul”



Solistele Adriana Alexandru
și Maria Diaconescu

interpretare asigurată de formații artistice de înalt prestigiu din cadrul armatei și al altor instituții de cultură și artă din Capitală:

— corul bărbătesc, orchestra simfonică și soliștii Ansamblului Artistic „Doina” al Armatei, dirijate de colonel Sergiu Eremia, maior Constantin Popovici și Gh. Popescu;

— corurile feminine ale Filarmeniei „George Enescu” și Ansamblului artistic „Rapsodia Română”, dirijate de Valentin Cornescu și Nicolae Ghiță;

— corul de copii „Voces primavera” dirijat de Claudiu Negulescu;

— corul Școlii Militare de Muzică, dirijat de prof. Ion Golcea;

— corul Regimentului de Gardă, dirijat de maior Tudor Chiva;

— corul de ofițeri-femei al Casei

Centrale a Armatei și corul „Armonia”, dirijate de lector univ. Silvia Secrieriu;

— corul ostășesc „Albatrosul”, dirijat de plutonier-adjutant Marin Hudițeanu;

— o formație instrumentală de acompaniament a corurilor ostășești din cadrul Muzicii Reprezentative a Armatei;

— orchestra de estradă a Radio-televiziunii, dirijată de Cornel Popescu;

— soliști ai Operei Române, ai Ansamblului Artistic „Doina”: Lucian Marinescu, Adriana Alexandru, Florin Diaconescu, Florin Georgescu, Maria Diaconescu, Ion Nicolau, Tiberiu Mladin;

— soliști de muzică ușoară: Gina Pătrașcu, Marina Florea, Marina Scupra, Camelia Florescu, Florina Cupșa, Angela Stoica, George Enache, Viorel Rus, Marian Spănoche, Daniel Iordăchioaie, Cătălin Crișan, Gabriel Dorobanțu, Constantin Bruj, precum și grupurile vocale „Choralis”, „Doina”, „Luchian”.

Au fost distinse cu premii, premii speciale și mențiuni 27 de lucrări: 8 marșuri, 10 cîntece patriotice și 9 melodii de muzică ușoară.

Noile creații, al căror gir de mîndră frumusețe și valoare artistică a fost dat de entuziasmul public care a urmărit concertele festivalului, se vor adăuga inestimabilei zestre de cîntece și marșuri acumulate în decursul tuturor edițiilor, îmbogățind substanțial repertoriul formațiilor artistice ostășești, ele fiind interpretate în marș spre cîmpurile de instrucție ori pe scenele de concert în cadrul întrecerilor celei de-a VII-a ediții a Festivalului Național „Cîntarea României”, de către tinerii aflați la datorie sub glorioasele drapele de luptă ale armatei.

Prin puternicul și însuflețitorul mesaj patriotic și revoluționar, prin conținutul lor tematic și muzical, realizat la un înalt nivel artistic, recentele creații vor contribui, în același timp, la dezvoltarea conștiinței tinerilor militari, la formarea lor ca bravi și neînfricați apărători și constructori ai noii României. Ele dau glas mîndriei și bucuriei tineriștii împlinite sub faldurile Tricolorului, exprimînd hotărîrea întregii oștiri române de a fi gata orîcînd să răspundă la chemările patriei, la ordinele comandantului suprem, să aplece cu eroism și bărbăție patria socialistă.

■ Opinii consemnate
de locotenent-coloneii IOAN LUCA și
ION PELEARCĂ



Submarine



idrosfera, adică totalitatea oceanelor, mărilor, lacurilor, apelor curgătoare etc., acoperă circa 71 la sută din suprafața Pământului, numit pe drept și „planeta albastră”. Firește, un asemenea

spațiu, uriaș ca întindere și colosal ca volum, determină multilateral viața omului. De-a lungul mileniilor, din antichitate în contemporaneitate, apa – calea cea mai lesnicioasă de legătură, ade-vărată punte între oameni și locuri îndepărtate, dar și sursă de hrană și, mai recent, de energie – a fost, este și va fi cutreierată de sumedenia ambarcațiunilor și navelor. Încă din vechime însă, omul, tot scotocind străfundurile cu unelte de pescuit, a vrut să vadă cu ochii lui împărăția adâncurilor lichide. Izvoare scrise atestă că în anii 332-331 î.e.n., când se construise portul care va fi cunoscut în istorie sub numele Alexandria, însuși „cuceritorul lumii”, Alexandru Macedon, într-una din zile, coboară sub apă în carcasa de lemn a unui „vehicul” prin a cărui fe-reastră își vede scufundătorii cum înjgheabă par-tea imersă a digurilor viitorului port. Aceasta ar fi prima acțiune victorioasă de penetrare a me-diului marin la bordul unui mijloc de scufundare. Dar vor mai trece aproape 1800 de ani pînă cînd unul dintre titanii Renașterii, Leonardo da Vinci, fără să abandoneze șevaletul și dalta de artist, abordează cu intuiție și inegalabilă cute-zanță problemele ingineresti prilejuite de concē-perea și proiectarea unor vehicule terestre, nau-tice, aeriene și submerse, anticipînd cu mai multe secole realizările inginerilor moderni. Iată, mai jos, după epoca ilustrului italian de la mijlo-cul secolului al XV-lea, cîteva momente din epo-

peea cuceririi adâncurilor apei, în care activitatea pașnică de cercetare a hidrosferei este adesea dublată, din păcate, de acțiuni militare.

■ 1587. Matematicianul englez B. William elaborează un studiu privind posibilitățile navigației sub apă.

■ 1624. Circa 20 persoane admiră peisajul subacvatic la bordul unor chesoane de lemn acoperite etanș cu piele unsă cu grăsime și propulsate cu 12 vîsle. Paternitatea invenției îi este recunoscută învățatului olandez Cornelius van Drebbel.

■ 1654. Inginerul francez De Son construiește un submersibil pe care îl experimentează în apa râului Meuse.

■ 1719-1720. Petru I, acceptînd ideea submersiunii, dă dezlegare pentru construirea din lemn a unui submarin, înarmat cu un dispozitiv ce anticipează mina marină. În timpul probelor, manevrarea greșită duce la avarierea submarinului, iar reparațiile sînt sistate o dată cu moar-tea țarului.

■ 1776. În America, Buchnel inventează sub-marinul „Broasca țestoasă”, construit din cupru și propulsat cu o elice acționată manual.

■ 1797. Robert Fulton propune guvernului francez proiectul unui submarin, **Nautillus**. Peste trei ani, la Rouen și la Le Hâvre intră în probe submersibilul genialului inventator, care – intuind avantajele construcției hidrodinamice pentru navigația sub apă – a dat navei forma unui pește. Așa arată **Nautillus**, avînd corp de lemn, capacitate de înmagazinare aer 7 mc, ca-renă de oțel pentru lest și pentru apă, folosită ca balast, cîrmă verticală și cîrme orizontale. Di-mensiuni principale: 6,48 m lungime și 1,94 m

diametru. **Nautillus** se poate scufunda pînă la 8 metri timp de șase ore și folosește pentru propulsie la suprafață vele, iar în imersiune elice cu două pale acționate printr-o manivelă de către doi oameni. El poate remorca o torpilă, menită să explodeze la impactul cu nava inamică. Napoleon creditează construirea unui al doilea submarin de acest fel, **Nautile**. Eficiența lui nu poate fi probată, întrucît echipajele vizate – aparținînd Marii Britanii – fuseseră prevenite de eventualitatea unui atac submarin. Nici oferta făcută de Fulton... inamicului nu trezește interes. Ideea însă este rodnică pentru alți constructori, ca și pînă pentru genialul scriitor Jules Verne.

■ 1834. Inginerul rus A.A. Schilder experimentează pe Neva creația sa tehnică: un submarin din oțel, lung de 6 m și lat de 1,5 m, avînd 18 tone deplasament și 12 oameni în echipaj.

■ 1850. W. Bauer experimentează în rada portului Kiel un submarin, care este strivit de presiunea apei. Peste șase ani, constructorul realizează cu un alt submarin peste 100 de scufundări!

■ 1863-1865. Submarinul **Plongeur** sfidează adîncurile! Are compartimente etanșe, dublu fund cu tancuri de apă pentru imersiune, 42,5 m lungime, 6 m lățime, 3 m înălțime, 300 t deplasament în imersiune, o mașină cu aer comprimat (60 CP) pentru propulsie.

■ 1875. Inginerul I. Hobland construiește pentru S.U.A. mai multe submarine în serie. Au propulsie mixtă: la suprafață, mașină cu aburi, la imersiune, motoare electrice.

■ 1886. Inginerul francez Goubet experimentează un submarin ale cărui principale caracte-

ristici sînt: 6 m lungime, 1 m lățime, 1,8 tone deplasament, 15 Nd viteză (motor electric pentru propulsie), un periscop (tub optic din prisme și oglinzi destinat observațiilor cînd submarinul se află la semiimersiune).

■ 1889. În Franța este construit submarinul „Gustav Zédé”. Are un singur corp, care înglobează și tancurile de balast, folosite pentru intrarea (ieșirea) în (din) imersiune.

■ 1899. Inginerul francez Laubeuf realizează un submarin constituit din două corpuri, între care sînt amplasate tancurile de balast. Propulsia: mecanică la suprafață (o mașină cu aburi antrenează elicea) și electrică în imersiune.

■ 1914-1918. În primul război mondial se folosesc submarine militare construite din metal, care pot naviga la maximum 50-70 metri adîncime, cu 10-16 Nd, avînd raza de acțiune 3 000 mile marine, iar durata maximă de navigație – două luni. Armament: torpile, mine, artilerie. Destinație: distrugerea navelor de suprafață ale inamicului.

■ 1921-1924. Marea Britanie realizează submarinul **X-1** care surclasează mijloacele de luptă similare și devine o construcție de excepție. Deși de mari dimensiuni – 100 m lungime, 9 m lățime, 2 500/3 600 tone deplasament –, **X-1**, comparativ cu submarine anterioare, dezvoltă o viteză de 19,5 Nd la suprafață (motor 7 000 CP), iar în imersiune poate acționa peste 60 de ore. Pentru lovire, dispune de șase tuburi lans-torpile.

■ În perioada interbelică, flota României este înzestrată cu submarinele **Delfinul** (68,52 m lungime, 6 m lățime, 800 t deplasament), **Marsuinul** și **Rechinul**, precum și nava-bază **Constanța**, pentru logistica acestora.



Alexandru cel Mare, la imersiune (Gravură medievăla)



Submarin conceput de inginerul francez Maxime Lanbeuf

■ 1939-1945. Puterile maritime folosesc în luptă submarine militare cu caracteristici tehnico-tactice mult perfecționate: corp dublu din oțel (corpul interior, de rezistență, și suprapus acestuia, corpul exterior asigurînd întregii structuri forma hidrodinamică adecvată); interiorul cuprinde postul central (periscoape, turelă, aparatură, antene etc.), tancuri de balast, compartimente pentru aparatul propulsor, tuburi lans-tor-

pile, mine, torpile de rezervă, baterii de acumulate, combustibil, apă potabilă etc.; imersiune maximă 200 m; viteză 18-20 Nd; rază de acțiune 10 000-20 000 mile marine. Armament: torpile și mine perfecționate, artilerie pentru acțiuni de luptă la suprafață; aparatură de transmisiuni, de radiolocație și hidrolocație; propulsie mixtă - motoare diesel la suprafață și semiimersiune, motoare electrice la imersiune.

■ 1948. Auguste Piccard, la bordul unui batiscaf - submarin civil de cercetări la mari adâncimi, capabil să manevreze pe verticală -, coboară pînă la imersiunea de 1980 m.

■ 1960, 23 ianuarie. Auguste Piccard stabilește o **uluitoare performanță cu batiscaful Trieste**, scufundîndu-se pînă la 11 521 m în fosa Marianne din Oceanul Pacific.

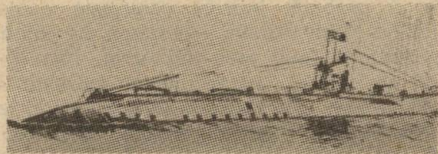
■ 1964. Mezoscaful - submersibil civil de mici dimensiuni, avînd circa 130 tone, construit pentru imersiuni medii (100-700 m) - intră în epopeea cuceririi adîncurilor: „Pik-8 Auguste Piccard“ îndeplinește cu succes o misiune de scufundare submarină.

În zilele de azi, submarinele, devenite în unele flote principală forță de lovire, acționează pe apă și sub apă, lîngă litoral și în largul mărilor și oceanelor, îndeplinind misiuni diverse: recunoaștere, observare și supraveghere, transport (combustibil, scafandri de luptă etc.), executarea de lovituri (folosind torpile, mine, artilerie, rachete sau încărcături nucleare) asupra obiectivelor dispuse pe ocean, pe mare, în mediul submarin, pe litoral sau mult în adîncimea uscatului. Ele au devenit o armă universală, complexă și de temut, fiind greu de descoperit și contraccarat.

★

Da, o „armă de temut“! Așa o aprecia chiar la apariția ei unul dintre gînditorii noștri militari, locotenent-comandorul C. Buchholtzer. Cînd prima conflagrație mondială tulbura pacea planetei și zdruncina temeliiile lumii, se afla în construcție pentru România primul submarin, la șantierele navale italiene din Spezia. Contractul însă a fost abandonat după intrarea Italiei în război. Un deznodămînt asemănător îl are și următorul, de astă dată comandat în Franța (1916) și reactivat în 1920, apoi „uitat“ în șantier atît datorită greutăților financiare românești de după război, cît și presiunilor anglo-americane care la Conferința de la Washington (1921-1922) preconizau, inițial, interzicerea submarinelor. În 1926, șantierul naval italian Quarnaro din Fiume (azi Rijeka, Iugoslavia) a primit comanda de a construi pentru România un submarin torpilor mijlociu, numit mai tîrziu **Delfinul**. Acesta a fost lansat la apă în ziua de 6 iunie 1930 și - după mai multe neîntelegeri cu constructorul - a primit la 9 mai 1936 pavilionul românesc, apoi, la 27 iunie, a acostat la Constanța, iar de Ziua Marinei, la 15 august, a intrat în componerea Diviziei de Mare. În timpul războiului a executat opt misiuni, după care, în noiembrie 1942, a fost trimis la șantierele navale din Galați, pentru reparații capitale.

În 1937, Subsecretariatul de Stat al Marinei, analizînd posibilitățile diferitelor șantiere navale naționale și străine, a decis ca, pentru a construi la Galați, începînd cu 1938, două submarine mijlocii, să accepte oferta Uzinelor Reșița (U.D.R.). Submarinul torpilor **S2** urma să fie



Submarin german de la sfîrșitul primei conflagrații mondiale

realizat după proiect german, iar submarinul puțitor de mine **S1**, după proiect suedez. Lansarea la apă - la 4 mai 1941, submarinul **S1 Marsuinul**, și la 25 mai 1941) submarinul **S2 Rechinul** - a marcat intrarea României în rîndul țărilor constructoare de submarine, demonstrînd capacitatea economiei naționale de a produce mijloace de luptă care constituie tehnică de vîrf. În 1942, **Marsuinul** a fost transformat în submarin torpilor și, după probele din august 1943-aprilie 1944, s-a aflat în serviciul Marinei militare. La 24 mai 1943 **Rechinul** a început probele de mare (imersiune 100 metri!), încheiate în februarie 1944; apoi execută misiuni de observare, supraveghere și cercetare timp de 25 și, respectiv, 47 de zile, dincolo de orizont, pentru informarea oportună a forțelor proprii asupra navelor care s-ar fi îndreptat spre litoralul românesc. **Marsuinul** s-a aflat în misiune 20 de zile.



Submarinul francez „Gustav Zédé“

La 23 august 1944, **Rechinul** și **Marsuinul** erau în revizie tehnică în portul Constanța, de unde au fost rechiziționate la 5 septembrie - ca și **Delfinul** și nava-bază pentru submarine - de către U.R.S.S. După război, țării noastre îi vor fi restituite submarinele **Delfinul** (octombrie 1945) și **Rechinul** (august 1951).

■ Căpitan de rangul III ILIE MANOLE

Vara anului 1944. Războiul antihitlerist lua o turnură hotărâtoare, de însemnătate crucială, atât ca pondere, cât și ca impact ulterior. Blitzkrieg-ul armatelor naziste, victorioase în campaniile din Polonia și Franța, era de domeniul trecutului, a unui trecut întunecat pentru toate popoarele Europei. Mitul invincibilității armatelor lui Hitler, clătinat serios în bătălia Angliei (1940), fusese spulberat de trupele sovietice lângă Moscova (1941). Gigantica operație ofensivă lansată de Armata Roșie în noiembrie 1942 la Stalingrad avea să constituie o cotitură în cursul războiului. La Kursk, în iulie 1943, a avut loc cea mai mare confruntare de forțe blindate cunoscută de istorie, consfințind trecerea definitivă a inițiativei de partea ostașilor sovietici. În noiembrie 1942, operația de debarcare a forțelor aliate occidentale în Maroc și Algeria (Torța) a fost încununată de succes. În 1943 au avut loc debarcărilor în Sicilia (iulie) și în Calabria (septembrie) ale forțelor aliate occidentale, urmate, în aceeași lună, septembrie, de prăbușirea regimului lui Mussolini și de ieșirea Italiei din Axă. Iar anul 1944, al cincilea an de război, avea să aducă succese decisive coaliției Națiunilor Unite: ofensivele sovietice victorioase pe Nipru și Bug, în Bielorusia și țările baltice, în Polonia (iulie); eliberarea Romei (4 iunie); debarcarea în Normandia (6 iunie) a forțelor aliate aflate sub comanda generalului D. Eisenhower (operația Overlord) — constituind subiectul rindurilor de mai jos —, care va avea ca urmare imediată înfringerea forțelor Wehrmacht-ului din nordul Franței și eliberarea Parisului; debarcarea aliată în Provența (15 august) și joncțiunea forțelor Națiunilor Unite făcând parte din cele două corpuri expediționare debarcate în Franța. În România, revoluția de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă de la 23 August, punct culminant al mișcării de rezistență antifascistă a națiunii române, a reprezentat un eveniment major în desfășurarea războiului; declanșată „în clipa când încă nu se precizase înfringerea Germaniei”, după cum se arată în documentele epocii, revoluția română a grăbit prăbușirea Reich-ului nazist cu cel puțin 200 de zile, prin lupta curajoasă a poporului român.

6 Iunie 1944

ZIUA „Z“

Însemnările lui Pierre Doublet, ziarist, care, la vremea respectivă, era interpret la o mare unitate militară aliată.

Marea, de culoare cenușiu deschis, este liniștită. Doar sufluri subțiri de spumă se preling pe nisipul plajei Coleville, numită atunci **Omaha**. În depărtare, la Saint Laurent, o rafală de ploaie începe să cimitirul american, cu vreo 10 000 de cruci albe. Pe faleză, dominând extremitatea de est a plajei, o tranșee sinuoasă invadată de bălării duce la două cazemate, fiecare cu soclul său pentru mitralieră, mîncat de rugină.

Undeva, la capătul falezei, trebuie să fie observatorul de artilerie, de unde, la ridicarea ceții, în dimineața zilei de 6 iunie 1944, maiorul Werner Pluskat, devenit celebru prin „Ziua cea mai lungă”, a observat stupefiat debarcarea unei imense flote de invazie. Acum punctul de observare este invizibil, inaccesibil, măracinii, urzicile și bălăriile acoperind totul. Se povestește prin partea locului că însuși Pluskat, revenit în 1967, nu l-a mai putut găsi. Nu-i exclus să fie adevărat, cine știe?

Ca și furturile ce se pierd sub măraciniș, istoria estompează și mai mult amintirile nesigure. Se poate merge înapoi pe firul lor, dar mulți nu-și dau seama, în amonte, copleșiți de aparenta fatalitate, că un accident, o întâmplare ar fi putut devia multe lucruri, făcând ca ele să nu fie ceea ce sînt.

În acest furnicar de nave, ivite în fața plajei, Pluskat între-zărise inevitabila înfrîngere a Germaniei. Și avea dreptate.

Supremația aliată în Atlantic se conturase în urmă cu 18 luni, victorie liniștită și răbdătoare a științei, cînd progresele realizate în domeniul radarelor și sonarelor redusese la neputință submarinele **U-Boot**. În 1942, acestea reușiseră să

scufunde mai multe vase decît puteau construi șantierelor navale ale țărilor aliate. Din ianuarie 1943, balanța se inversa, astfel că, la sfîrșitul anului, nemții pierdeau cite un **U-Boot** pentru fiecare vas scufundat. Aceasta a permis regrouparea unui mare număr de oameni și imense cantități de materiale de război în Anglia, în vreme ce două sute de divizii nemțești erau uzate pe frontul sovietic.

Distrugerea orașelor de către aviația aliată nu dădea rezultatele scontate, în plus, în 1944, industria germană producea cu 50 la sută mai multe tunuri și avioane decît în 1943 și cu 1/3 mai multe tancuri. Dar bombardarea cu exactitate a rafinăriilor, decisa ceva cam tîrziu, îi va paraliza penuria de carburanți pentru avioane — 156 000 tone în mai 1944, 52 000 tone în iunie, 10 000 tone în septembrie — va țintii adeseori la sol piesele **Luftwaffe**, precum și avioanele de vîna-toare cu reacție, pe care Hitler conta mult, ele lipsind din dotarea aliaților.

În vest rămăneau 60 de divizii germane pe care comandantul lor șef, mareșalul Gerd von Rundstedt — 68 de ani, bătrîn profesionist al războiului — nu le vedea tocmai bine. „În afara blindatelor și parașutiștilor, spunea el, nu cred că sînt aici 15 divizii apte de luptă.” Celelalte? Unități subechipate, îmbătrînite, sortite nemîșcării din lipsa mijloacelor de transport (90 la sută din transporturi se asigurau aici cu... cai). Cît despre zidul Atlanticului, aristocratul prusac îi spusese în octombrie 1943 celui pe care îl numea „caporalul din Boemia”, Hitler, exact ce gîndea: „Puțină suprafață, nici o profunzime. Bluff. Nu va rezista mai mult de 24 de ore.” Führerul îl primise cu răceală...

Numit în 1943 șef al grupului de armate B, din Olanda pînă la Loara, mareșalul Erwin Rommel fusese, încă de la primele

inspecții, și mai îngrozit: „Zidul? O fantasmă a lui «Wolken-schucksheim!»” Expresia, însemnând „cuibul cucului în nori”, era curentă în rândul membrilor Marelui Stat Major și circula sotto voce, făcând aluzie la mitomania lui Hitler. Breșe considerabile în apărare, unghiuri de tragere insuficiente din lipsă de turele turnante; înzestrarea liniilor **Siegfried** și **Maginot** nu era suficientă; tunuri de cele mai multe ori învechite, de origine germană, franceză, cehă sau poloneză, de calibre atât de diferite încât întreținerea devenea imposibilă.

Rommel, convins că victoria trebuia obținută chiar acolo, pe plajele Normandiei, multiplică măsurile improvizate, ajungând la inundarea regiunilor de coastă ale provinciei. Obstacole submarine minate, peste tot, mine. „Singurul meu dușman este timpul”, spunea el. Și, adăugă istoria, nu știa că nu mai avea decât șapte luni în față...

În tot acest timp, serviciile speciale germane continuă acțiunea de dezinformare, începută cu ani în urmă: elaborarea de planuri și hărți false destinate aliaților, cu prezentarea de cazemate, baterii, câmpuri de mine, acolo unde nu erau. Se procedează de așa manieră încât sosirea fiecărei noi unități în vest să fie cât mai puțin discretă, multiplicându-i-se prin marșuri și contramarșuri de două sau trei ori efectivele. Totul devine atât de complicat încât, pentru a se putea descurca, statul maior al lui von Rundstedt de la Saint Germain-en-Laye trebuia să urmărească un dublu ior de cărți, iar în detaliu, două seturi de hărți. Mareșalul era sceptic: „Noi îi intoxicăm tot pe nemții. Aliații știu mai multe decât noi despre «Fortăreața Europei»”.

Intr-adevăr, aliații știau multe, din informațiile și hărțile ransmise de Rezistență, din recunoașterile aeriene, precum și în decriptarea codurilor germane. Se poate, însă, să fii sigur că știi totul? Inviaza nu trebuie să fie un joc de cărți. Concepută în linii mari când Germania părea la apogeul puterii, nimic n-a fost lăsat la voia întâmplării.

Încă din primăvara anului 1942, generalul Dwight Eisenhower propunea să fie aruncate, pe la 1 aprilie 1943, 48 de divizii între Le Havre și Boulogne. Britanicii, însă, precizează, în mai 1942, că vasele speciale de care dispun nu permit decât debarcarea a 4 000 oameni o dată, deci cam o treime dintr-divizie. O flotă prodigioasă este pusă în construcție. Tristul raid de la Dieppe din 19 august 1942 demonstrând imposibilitatea luării cu asalt a unui port — nemții le fortificaseră puternic —, aliații hotărăsc, în ianuarie 1943, că debarcarea va avea loc între Orne și Cotentin. La vest de Sena nu mai era alt port pînă la Cherbourg, iar nemții, se spera, nu s-ar fi așteptat la o invazie pe acolo. Odată stabilite primele capete de pod, vor fi create două porturi artificiale, cu diguri și cheiuri remorcate element cu element pe Marea Minecii, cu vreo 7 km pe oră. Sînt proiectate chiar conducte submarine pentru benzină.

„N-am văzut nimic.
Nimic...”

Odată fixat locul, mai rămânea data. Stabilită la început pentru 1 mai 1944, ea este amînată cu o lună întrucît britanicii doreau să întărească primul șoc. Se va debarca pe flux, în zori, permițîndu-se astfel geniștilor să croiască șenale mai vizibile printre obstacolele submarine. Dar trebuia și lună plină pentru avangarda aeropurtată. La început de iunie, trei date erau posibile: 5, 6 și 7. Altfel, trebuia așteptat pînă către 19. Cît despre loc și dată, nemții trebuiau înșelați, convingîndu-i că vizat este Pas de Calais. Astfel că se aruncă aici de două ori mai multe bombe decît asupra Normandiei. În sud-estul Angliei se regizează concentrări false de trupe și nave. Sînt folosite mesaje trucate de către agenți dubli, un trafic radio fictiv, blindate din pînză, iar la Dover, un port petrolifer artificial. Nu sînt permise decît zborurile de recunoaștere germane. Se merge chiar mai departe. La sfîrșitul lui mai, la Dover, vase imbarcate cu trupe părăsesc coasta, testîndu-se astfel reacțiile dușmanului. Dar nemții nu mișcă un deget, ceea ce seamănă neliniște în rândul aliaților: să știe ei atît de multe încît să fi ghicit înșelătoria? Mai tîrziu, generalul Günther Blumentritt, șeful statului major al lui von Rundstedt, va mărtu-

risi, rușinat, unui anchetator canadian: „Am fi reacționat, evident, dacă am fi știut. Dar n-am văzut nimic. Nimic...”

Data? Alt truc. Britanicii au plimbat la sfîrșitul lui mai la Gibraltar și Alger, îmbrăcat în uniformă de general, pe un lo-



Debarcarea aliată pe coastele nordice ale Franței (iunie, 1944). Se deschide cel de-al doilea front în Europa



Militari americani înaintînd în Normandia

ctenent de intendență, actor în viața civilă, dar care seamănă mult cu sir Bernard Law Montgomery. Dacă șeful numit al trupelor de invazie este în Mediterana, înseamnă că nu se va trece Canalul Minecii în acele zile. Dar, pe cînd Montgomery detesta tutunul și alcoolul, tizul său fuma și bea fără a fi stînjinit de nimeni. Nici o urmă a sesizării acestei imposturi nu se va găsi în arhivele germane.

Rămîne, totuși, un factor ce scapă atît nemților, cît și aliaților: vremea. În ziua de 4 iunie, în zori, previziunile sînt atît de proaste încît Eisenhower anulează debarcarea de pe 5. Ordinele se transmit uneori lent, astfel că, în fruntea unui prim convoi, cîteva dragoare de mine ajung la... numai 60 km de coasta normandă, trebuind să facă cale întoarsă. Miracol, din nou nemții nu văd nimic. Pe 4 iunie, seara, se prezice o scurtă înseninare pentru data de 6. Eisenhower, „Ike”, nu are decît o jumătate de oră spre a se hotărî. Să fie 7? Ar fi greu de consolidat capul de pod. Să aștepte pînă pe 19? S-ar pierde efectul de surpriză. Deci, ordonă: „GO!” O clipă, o singură clipă pentru ca generalul să-și asume o răspundere colosală. Se pare că înșirăția i-a fost de hîin augur. „Însă nimic nu e încă jucat. Marea era destul de agitată, iar **Wehrmachtul** dădea multă hătaș de cap. Sir Alan Brooke, șeful statului major imperial britanic, nota în seara zilei de 5 iunie: „I am very uneasy!” — Sînt foarte neliniștit! Ar fi fost și mai neliniștit dacă ar fi știut că BBC tocmai revelase nemților unul din cele două secrete ale zilei „Z”: data invaziei.

„Suspinele prelungi ale viorilor toamnei...”

Nu a făcut-o dinadins. Mesajul, în limba franceză, format din două versuri ale unui poem al lui Paul Verlaine, era destinat unei rețele din Rezistență, care executa acțiuni de sabotaj în departamentul Loir-et-Cher. Primul vers, difuzat la 1 iunie, semnifica: „Fiți gata în următoarele 15 zile”. Cel de-al doilea, din seara zilei de 5 iunie, însemna: „Întrați în acțiune la miezul nopții”. Aceasta, însă, nu însemna deloc invazie. Numai că nemții credeau cu toată convingerea că era vorba de invazie, mai ales după ce destrămaseră în 1943 niște rețele conduse de SOE — Special Operations Executive —, serviciul german descoperind semnificația a numeroase mesaje/secrete. Din noiembrie 1943, SOE a schimbat toate textele. Printre o ciudată aberație, versurile lui Verlaine au reapărut, dar cu alți destinatari. O falsă extrapolare, citeva informații eronate i-au pus din întâmplare pe nemți în fața adevărului. Dacă ei ar fi alarmat întreaga coastă franceză, ar fi fost catastrofal. Dar ceva se întâmplă. Ce se întâmplă? Nimic... „Suspinele prelungi ale viorilor toamnei...” Încă de la recepția, la 1 iunie, a acestui mesaj de către stațiile goniometrice nemțești, armata a 15-a, una din cele două componente ale grupului B, ce ocupa coastele de la Escout la Cabourg, a intrat în stare de alarmă, a prevenit cartierul general al lui Hitler și pe cel al lui von Rundstedt, care, însă, rămăneau pasivi. N-au fost atâtea alarme false de trei luni încoace?... În dimineața zilei de 5 iunie, von Rundstedt, pe care vremea urât îl făcuse mai optimist, semnala: „Nimic nu indică iminența unei invazii.” Același scenariu în seara zilei respective: „Îmi rănesc inima cu o încheieală monotonă...” nu trezește nici un ecou în rândul armatei a 7-a, aflată pe poziții de la Orne la Loara. Pînă la cartierul general al lui Rommel de la La Roche-Guyon, mesajele s-au pierdut. Șeful biroului 2 al lui von Rundstedt era în permisie, Rommel însuși lipsea.

Dînd crezare previziunilor meteorologice, certitudinii că o invazie va aștepta ofensiva sovietică în Polonia, prevăzută pentru sfîrșitul lui iunie, Rommel pleacă în seara zilei de 4 iunie acasă, lângă Ulm, pentru a sărbători ziua de naștere a soției sale — 6 iunie — și, totodată, pentru a-i cere lui Hitler totala putere de decizie asupra a două divizii blindate pe care fîhrerul le ținea în rezervă, mult depărtate de coastă. În noaptea de 5 spre 6 iunie, mai mulți șefi ai armatei a 7-a plecaseră la Rennes la o... ședință. În nord, majoritatea avioanelor de vîinoare germane se aflau în plină mutare de la o bază la alta. Sosirea, noaptea, a primilor parașutiști aliați seamănă în rîndul nemților o confuzie totală, mai ales că aliații împrăștiie peste tot parașutiști falși, manechine burdușite cu petarde. La toate acestea se adaugă bruierea radarelor, manevre de tipul celei tructate dintre Le Havre și Pas de Calais. La început, nemții cred că în Normandia era vorba de un simplu raid, apoi de acte de diversivune, pentru ca mult mai tîrziu să înțeleagă care era realitatea, cu atît mai greu cu cît se aflau mai departe de front. Mai puțin Rommel, care, prevenit pe 6 iunie, ora 9, de către șeful său de stat major, se reîntoarce la cartierul general fără să fi stat de vorbă cu Hitler. Von Rundstedt nu va evalua amploarea invaziei decît tîrziu după-amiază. Iar cînd Hitler, pe care nimeni n-a îndrăznit să-l trezească înainte de ora 9, consimte să deblocheze cele două divizii blindate, va fi prea tîrziu pentru ca ele să mai poată atinge coasta în noaptea de 6—7 iunie. Ciudat, Hitler avusese pe la începutul lunii mai intuiția pe care se pare că a uitat-o: „Ar putea fi vizată Normandia!” Generalii se gîndeau mai degrabă la Pas de Calais. Și totuși, pentru fîhrer atacul din Normandia nu constituia decît o aparență, așa încît armata a 15-a va rămîne pe poziții între Sena și Escout pînă în jur de 20 iulie, cu consensul de a nu se mișca.

Pentru nemți, înțelegerea situației avea să vină prea tîrziu. Cum ar putea aliații să debarce simultan în altă parte cită vreme lansează asupra Normandiei principalele mijloace de atac? Trei divizii aerportate lansate noaptea la cele două flancuri, Orne și baza de la sud-est de Cotentin, pentru a împiedica înaintarea nemților pe plaje; 9 000 boîbardiere și

avioane de vîinoare, 700 nave de război pentru a strîpunge sistemele de apărare și a deschide calea spre plaje; alte șase divizii, din care trei americane, debarcate în zori.

Pentru a evita puternicele baterii de artilerie grea nemțească, ale căror amenajări fortificate rezistau la orice, s-a prevăzut totul, uneori chiar prea mult. La Merville, pe rîul Orne, parașutiștii britanici luptă o noapte întreagă pentru ca, dimineața, în cazemate să găsească, în loc de tunurile de 150 mm semnalate, doar patru piese de 75 mm, care, e drept, ar fi putut produce multe pagube materiale și umane. La Longues sur Mer, în apropiere de Arromanches, marina reduce la tăcere fără prea mare greutate patru piese de 152 mm deosebit de puternic fortificate. Explicația: o moviliță de pe faleză „orbea” punctul de observare îngropat în stîncă. La Hoc, rangers-i americani iau eroic cu asalt o baterie cu 5 tunuri de fabricație franceză de 155 mm, cu obuzele lîngă ele, dar... fără servanți. Rămîn însă la nord-vest de Utah — plaja cea mai de apus — la Saint Marcouf, patru cazemate formidabile pentru tunuri de 210 mm aproape intacte după bombardare. O șansă nemaipomenită pentru americani. Fără ca marinarii să-și dea seama, vîntul și curenții au împins debarcarea la 2 km mai la sud de locul prevăzut, în afara fișiei de tragere a unităților din Saint Marcouf. Constatînd că ziua era relativ liniștită, un general decide, fără să respecte planurile, ca operațiunea de debarcare să continue acolo. Seara se aflau pe plaja Utah 22 000 de oameni. Pierderi, 200...

Dar nu peste tot era așa de ușor. Cealaltă plajă americană, Omaha, devine locul unui masacru. Debarcați prea departe de coastă — de teama tunurilor de la Hoc —, lipsiți de tancurile-amfibie, scufundate, americanii se înghesuie, paraliziți, pe nisipul bătut de focul a două divizii germane, din care una fortificată (nu fusese semnalată decît o singură divizie), încît, dimineața, comandamentul se gîndea chiar la o repliere. Dar, conduși de cîțiva eroi, încep să atingă înălțimile coastei.

Trei zile fără aprovizionare

De pe plajele anglo-canadiene veștile sînt mai bune. La ora 9,30, Eisenhower aruncă textul pregătit pentru situația de ne-reușită și citește la radio pe cel anunțînd asigurarea capului de pod. Chiar dacă zidul Atlanticului nu era ce dorise Rommel, chiar dacă n-a rezistat decît citeva ore, cum prezicea von Rundstedt, au fost pierderi aliate: parașutiști înecați în mlaștini, infanterie decimată de minele de pe plaje sau măturată cu luntele de valurile înalte de 1—2 m. Pînă în seara zilei de 6 iunie, circa 12 000 de morți, răniți și dispăruți. De 6 ori mai puțin decît se credea, grație efectului de surprindere realizat. Au fost debarcați 155 000 de oameni și 20 000 de vehicule. La 15 iunie aveau să fie 500 000 de oameni, iar la 30 iunie, un milion.

De la 18 la 21 iunie, o furtună de vară dintre cele mai înspăimîntătoare cunoscute pe Marea Mîncii de la începutul secolului distruge portul artificial Omaha, îl dislocă pe Arromanches și întrerupe aprovizionarea capului de pod timp de 3 zile. Dacă pe 6 iunie Eisenhower n-ar fi spus acel „GO”...

Debarcarea a constituit un succes, cu toate că la răsărit anglo-canadienii, întîrziți de aglomerarea de pe plaje, au pierdut un obiectiv, orașul Caen. Acesta va rămîne pînă la 9 iulie la cîțiva km de avangărzile lor, bombardat intens, distrus pe trei sferturi, cu populația îngrămădită în pivnițe sau sub bolțile catedralei „St. Etienne”, în fața mormîntului lui Wilhelm Cuceritorul, implorînd terminarea războiului ce amenința să zdrobească și ultimul sat normand. Eliberarea Normandiei nu va veni decît după două luni și jumătate.

Dar de Gaulle? În această zi de 6 iunie este furios, emoționat... „Bătălia supremă este angajată! Bătălia pentru Franța!”

Participarea franceză la debarcare a rămas simbolică: două crucișătoare, citeva nave ușoare, vreo sută de avioane, un comando de pușcași marini ce vor lua Quistrehem-ul, parașutiști lansați în Bretagne pentru a face legătura cu maquis-urile. Și, bineînțeles, Rezistența. Dar așa s-a prevăzut: divizia Leclerc nu va debarca la „Utah” decît după echiparea corespunzătoare, deci după 1 august, iar forța principală a armatei franceze se

afla în Italia, unde tocmai participase la eliberarea Romei, la 4 iunie, și în Africa de Nord, unde făcea pregătiri pentru debarcarea în Provența, la 15 august. Pe Charles de Gaulle îl irita cel mai mult refuzul aliaților, chiar în momentul intrării în Franța, de a-l recunoaște ca șef al guvernului francez, fie el și provizoriu.

De Gaulle vorbește la radio

Sir Winston Churchill, primul ministru britanic, îl cheamă pe de Gaulle la 4 iunie, de la Alger la Londra, spre a-l avertiza de iminența debarcării. Generalul îi mulțumește înainte de a aborda problema recunoașterii sale ca șef al guvernului. Când Churchill îi face cunoscut că nu se disociază de părerea americanilor, de Gaulle, furios, pleacă la Eisenhower. Acesta îi arată textul ce urma să-l citească la radio pe data de 6 iunie. Niciăieri nu se vorbea de autoritatea gaullistă. O nouă izbucnire de furie sancționată de general cu retragerea ofițerilor francezi de legătură puși la dispoziția aliaților pentru probleme civile, aceștia urmînd a i se subordona în exclusivitate. În seara zilei de 6 iunie va vorbi la BBC singur, fără să facă vreo referire la comandamentul aliat.

De Gaulle își cunoștea dușmanul: Franklin Delano Roosevelt, președintele S.U.A., care vedea în el un megaloman dornic să instaleze dictatura personală în Franța. Roosevelt a păstrat mult timp un reprezentant la Vichy, și-a îndemnat generalii să colaboreze cu reprezentanții de la Alger ai guvernului de la Vichy, a împiedicat avertizarea de generalii noștri, sugerînd ironic să i se lase lui de Gaulle guvernarea Madagascarului. Plictisit, de Gaulle îi spunea unui membru al Rezistenței franceze, în aceeași lună mai 1943: „Nu mai am încredere în anglo-saxoni. Pe viitor politica mea se va bizui pe ruși și, poate, pe... nemți...”

În iunie 1944 se impunea a se acționa repede. La 14 iunie, de Gaulle este aclamat la Bayeux de o populație, la început, surprinsă, apoi entuziasmată. Generalul numește pe furis un comisar regional ce urma să instaleze propriile sale autorități. Trecerea de la prefecturile reprezentînd guvernul de la Vichy la cele ale guvernului gaullist nu a produs ciocniri grave. Eisenhower, care voia să aibă spatele liniștit, nu s-a amestecat. El va lăsa chiar, după eliberarea Normandiei, ca divizia Leclerc să „mature” Parisul, în baza unui acord încheiat între de Gaulle și aliați încă în septembrie 1943, pe care, însă, subalternii americani nu-l cunoșteau. La Paris, unde de Gaulle se temea de o insurecție sau de strivirea orașului de către nemți, este înălțată Crucea de Lorrena. La 26 august i se face generalului o intrare triumfală în Capitală, ce spunea mai mult decît un plebiscit. Roosevelt cedează; la 26 octombrie, Washingtonul, Londra și Moscova vor recunoaște guvernul generalului Charles de Gaulle.

Poate pentru a-și întări prestigiul, generalul îi cere lui Eisenhower ca două divizii americane să defileze la Paris. De Gaulle, în ținută, salută alături de generalul Omar Bradley. Văzînd tehnica de război și pe acei G.I. (soldați americani) surzătorii și relaxați, mestecînd gumă, de la un capăt la celălalt al bulevardului Champs Elysées, defilînd pe o cadență prea puțin militară, mulțimea, aproape în delir, părea că a înțeles ce înseamnă o armată de eliberare. Franța avea să-și potrivească ceasurile după ora americană: „Stars and stripes forever”. „Tabac blond”, Glenn Miller, „Don't fence me in”. Iar în această euforie, releva un sondaj al vremii, patru francezi din cinci sînt convinși că războiul se va termina înaintea sărbătorilor de iarnă. Totuși, va mai dura încă opt luni. În iulie, o dublă întîmplare a dejucat unica șansă a unei lovituri de teatru în vest.

Prima: în împrejurimile unui cătun numit Sainte Foy de Montgommery, lîngă Livarot, un avion de vînătoare aliat mitraliază o mașină a statului major, în care se afla mareșalul Erwin Rommel, ce va fi scos din luptă pentru totdeauna. Or, se pare că Rommel, văzînd războiul pierdut, se hotărîse, în urmă

cu cîteva săptămîni, să „curețe” Germania de Hitler. Ofensiva zdrobitoare din 20 iunie adusese Armata Roșie în Prusia orientală, iar la începutul lui iulie Rommel constată că frontul normand nu avea să reziste mai mult de trei săptămîni. La 17 iunie, la Margival, lîngă Soissons, împreună cu Rundstedt se izbîră de refuzul lui Hitler în legătură cu orice repliere strategică. La 30 iunie, von Rundstedt îi spusese telefonic unuia din adjuncții lui Hitler: „Faceți pace, imbecililor!” Drept urmare, la 2 iulie a fost înlocuit din comandamentul suprem din vest cu mareșalul Günther von Kluge, un nehotărît și tergiversant. Rommel era în stare de orice: să înceteze focul pe întregul front al grupului de armate B, să se replieze în Germania și, la nevoie, să capituleze în Franța. Dar, mai întîi, să favorizeze uciderea lui Hitler, pe care, mai înainte, voia doar să-l aresteze și să-l judece. În seara de 15 iulie, spunea unui aghiotant: „Trebuie nus capăt acestui război.”

Înainte de a adera la complot, Rommel avea cunoștință despre el de la șeful său de stat major, Hans Speidel, unul din complotiștii activi. În rîndul acestora se aflau conservatori, funcționari, diplomați, ofițeri îngroziți de atrocitățile naziste în Est, precum și generali care au aderat mai tîrziu, după ce și-au dat seama de dezastrul spre care se îndrepta Germania. Diversele atentate împotriva lui Hitler eșuaseră. Ludwig Beck, ex-șef al statului major general, foarte respectat de armată, transmite în mai 1944 lui Allen Dulles, principalul agent aliat în Elveția, un plan ce prevedea eliminarea fîhrerului, armistițiul, retragerea germană din Vest și menținerea în Est doar a unui front redus, defensiv. Pentru garantarea succesului, parășutarea la Berlin a trei divizii aliate aeroportate și debarcări pe coastele Mării Minicii și ale Germaniei de Nord. Răspunsul lui Dulles a constat în repetarea cerințelor formulate încă în ianuarie 1943 la Casablanca de Roosevelt și Churchill: „Capitulare necondiționată”. „Trebuie ca Germania să îndure o înfrîngere totală”.

Refuzați, complotiștii se hotărîsc totuși să acționeze. Pentru onoarea Germaniei! spunea sufletul complotului, colonelul Klaus Schenk von Stauffenberg, aristocrat catolic, curajos, cu vederi socialiste, mutilat — brațul drept îi era artificial, trei degete de la mîna stîngă îi lipseau — încît nici nu putea ține bine un pistol.

În vederea asasinatului se prevăzuseră bombe. Ele explodează la 20 iulie la cartierul general de la Rastenburg.

A doua întîmplare: Hitler scapă viu. Complotul ar fi putut reuși totuși dacă nu s-ar fi acționat cu atîta încetinială și confuzie de către aderenții din Berlin. Urmarea a fost cea cunoscută: reluarea puterii de către Hitler și Goebbels, executarea în aceeași seară a lui Stauffenberg și a altor ofițeri, sinucideri, procese și moarte crudă pentru alții, atîrnați de cîrlele din măcelărie.

În dimineața zilei de 21 iulie s-a dat ordin serviciilor germane de la BBC din Londra: „Nici un cuvînt care i-ar putea încuraja pe rebeli. Însăși armata germană este vinovată. Capitulare necondiționată...”

La Paris, guvernatorul militar al Franței, generalul Karl von Stülpnagel, a dezarmat și arestat la 20 iulie întregul SS și Gestapo, dar seara îi eliberează, von Kluge revenind în extremis. Chemat în Germania, pe drum, Stülpnagel își va trage un glonte în cap.

Rommel se afla în lunga sa convalescență la Herlingen. În acest timp, **Gestapoul** află de aderarea lui la complot. Dar cum se putea atinge de un erou național? La 14 octombrie, doi emisari ai lui Hitler îi aduc otrava pe care o va înghiți în drum spre Ulm, sub privirile acestora, cu promisiunea că familia nu va avea de suferit. Apoi, culmea ipocriziei, din ordinul lui Hitler, la 18 octombrie i se fac funeralii naționale. Pe ritmul marșului funebru din „Eroica” lui Beethoven, cizmele gârzii de onoare pe caldarîmul din Ulm au rezonanța bătăilor de clopot. Ale unui clopot ce anunța apropierea sfîrșitului... O simplă inscripție pe piatră, inscripție ce se poate citi în toate cimitirele militare germane: „Gott hat das letzte Wort” (Domnul are ultimul cuvînt).

Germania intra în ceața și noaptea războiului, în ororile la-gărelor de concentrare, ruinelor, curților marțiale, disperării. Nu vor mai avea loc revolte ale militarilor. Ce-a mai rămas din statul major general este întrutotul aservit fîhrerului. Noul

său șet, generalul Heinz Guderian, proclama la 29 iulie 1944 că nu voia să mai vadă decât „nazis de coeur”. Ce se va întâmpla cu Germania? Conducătorii săi, șefii militari știu, încă din ianuarie 1945, că va fi ocupată în totalitate.

Eisenhower plănuise, ca din întâmplare, o parașutare asupra Berlinului a trei divizii aeropurtate, exact cele pe care le reclamasem în urmă cu 10 luni Ludwig Beck. Dar ele nu vor face o mișcare, răpindu-i astfel lui Montgomery, care se silea să fortifice asupra Berlinului, o armată americană plasată sub ordinele sale. Eisenhower se lăsase orbit de o teamă, o fantasmă. Era **Alpenfestung**, „reduta alpină”, invenție a propagandei lui Goebbels, unde fanaticii ar pregăti o luptă pe viață și pe moarte printre cazemate, uzine subterane pentru noi arme, aerodromuri secrete. Replierea SS-iștilor din Austria, care nu aveau altă scăpare, întărește convingerile statului major ame-

rican și Casei Albe, astfel că Eisenhower își îndreaptă eforturile spre sud. Trupa, însă, nu știa toate acestea, astfel că Armata a 9-a americană, retrasă lui Montgomery, trece Elbe lângă Magdeburg, la 12 aprilie. La catafalcul lui Roosevelt, mort de apoplexie, acasă, în aceeași zi, un ziar anunța: „Armata a 9-a este la 90 km de Berlin”. Practic, între ea și Berlin nu mai era nimic.

La 15 aprilie, Eisenhower îi ordonă să rămână pe loc, cum, de altfel, va ordona înaintarea asupra orașului Praga. La 16 aprilie, Armata Roșie începe un atac puternic, iar la 30 aprilie, steagul roșu flutură pe Reichstag.

„Der Krieg ist aus!” — Războiul s-a sfârșit!

■ Traducere și adaptare de PETRU NEGHIU

Corsarii războaielor mondiale

Războaiele pe mare din veacurile trecute au zămislit și dezvoltat instituția **curselor** care reglementa activitatea corsarilor. Aceștia erau luptători legali, împuterniciți de o autoritate statală recunoscută, aflată în război, să captureze navele și mărfurile sub pavilion dușman, predând apoi statului o cotă parte prestabilită din valoarea prăzilor. Cu alte cuvinte, corsarii purtau un război paralel față de marina statală, cu care colaborau mai rar, dar ale cărei escadre, ocupând escadrelor adverse, le ușurau simțitor operațiunile împotriva traficului. Corsarii nu puteau fi confundați cu pirații — „hoți de mare, fără lege, fără stăpîn” —, deși foloseau uneori aceleași procedee de înșelare a adversarului și de luptă la abordaj. Acționau numai pe timpul ostilităților, iar atunci cînd erau prinși erau tratați ca prizonieri de război, spre deosebire de pirați, care erau spînzurați, de obicei fără judecată.

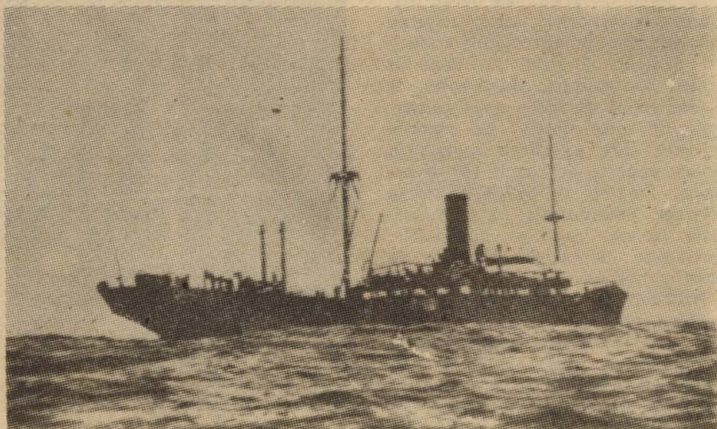
La mijlocul veacului al XIX-lea, **cursa** devenise anacronică. În 1856, o convenție semnată la Paris stipula: „Cursa este și rămîne abolită”.

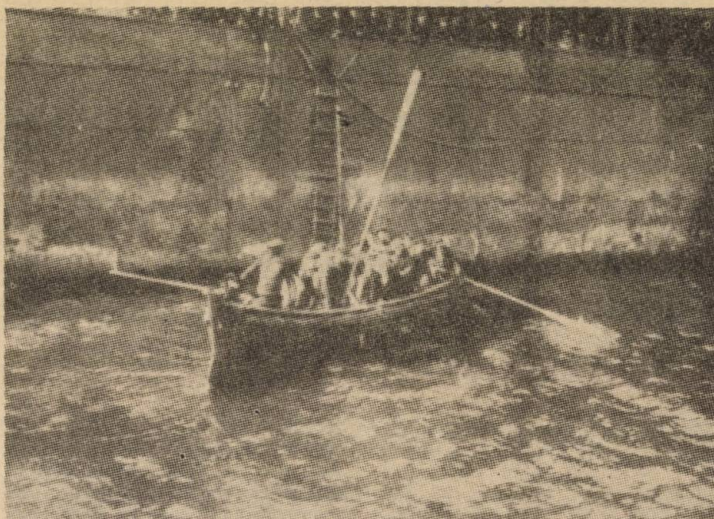
Inviolabilitatea proprietății private pe mare nu a fost însă stabilită, ceea ce îngăduia, legal, în război, oricărui beligerant distrugerea sau capturarea navelor comerciale ale statului advers, cu atît mai mult cu cît transporturile maritime erau tot mai intens puse în slujba întreținerii potențialului de război.

La începutul primei conflagrații mondiale — august 1914 —, statul cel mai interesat să poarte un război împotriva traficului maritim era Germania. Poziția sa geografică

permitea blocarea de către Anglia a acceselor sale spre ocean și deci interzicerea comerțului german pe mare. Pe de altă parte, potențialul de război al Angliei — putere insulară — depindea aproape în întregime de asigurarea comunicațiilor pe mare și a legăturilor neîntrerupte cu vastul său imperiu colonial. Într-o epocă a navelor cu mașini, condițiile purtării războiului pe mare apăreau însă simțitor schimbate față de cele din epoca velurilor. O fregată sau corvetă din veacul al XVII-lea putea sta luni de zile în mare fără să se reprovizioneze; un crucișător sau vas comercial armat din veacul al XX-lea trebuia să-și refacă plinul de cărbuni sau păcură după cîteva săptămîni de activitate în larg. Reparații majore nu se puteau face cu mijloacele bordului; erau deci necesare: fie baze în zonele stabilite pentru operațiunile de interceptare a traficului, fie nave speciale de sprijin. Cruciaștoarele ușoare folosite de marina germană — între care vestitul „Emden” în Oceanul Indian, sau „Karlsruhe” în Oceanul Atlantic — au fost toate anihilate în primele 8 luni de război, ca și alte cîteva nave comerciale pregătite să devină cru-

Crucișătorul auxiliar (navă corsar) „Wolf” (1917)





1

cișătoare auxiliare o dată cu începe-
rea ostilităților.

În anii primului război mondial, amiralitatea britanică a avut de fă-
cut față și „spărgătoarelor de blo-
cadă”, nave comerciale germane
transformate în crucișătoare auxi-
liare, care au căutat să răzbească în
ocean prin linia de blocus din Ma-
rea Nordului. Unele, ca „Meteor”,
au fost identificate din timp și dis-
truse, dar trei dintre ele —
„Möwe”, „Wolf” și „Seeadler” (ulti-
mul fiind un velier cu motor) — au
izbutit să iasă în ocean, întreprin-
zând lungi cruciere în care au cap-
turat și scufundat un anumit număr
de vase și corăbii comerciale aliate.
„Möwe” a făcut chiar două cruciere
în perioada 1916—1917.

În anii celui de-al doilea război
mondial, marina hitleristă a pregă-
tit nave destinate să opereze în
Atlantic, în Oceanul Indian și în Pa-
cific. Cu o tehnică studiată a camu-
flajului, cu armament puternic la
bord — tunuri de calibre între 120
și 280 mm, instalații de lansare
a torpilor — și cu vase de aprovi-
zionare la dispoziție, aceste nave au
pricinuit pagube apreciabile traficului
britanic. Englezii au denumit
aceste vase **raideri**, ținând seama că
a fost vorba de foste nave comer-
ciale devenite unități ale marinei
militare care executau raiduri în
ocean, departe de bazele lor de ar-
mare. Bineînțeles, **raiderii** atacau
aproape întotdeauna vase comer-
ciale izolate, mai rar convoaiele,
care erau de obicei escortate de
nave militare.

Istoriografia navală consemnează
performanța lui „Atlantis” („Schiff
16”), care în 613 zile de mare a scu-
fundat sau capturat 145 000 tone de
nave aliate, înainte de a fi surprins
de crucișătorul greu englez „De-

vonshire”, la nord de insula Ascen-
sion (Atlantic), și silit să se sabor-
deze la 22 noiembrie 1941.

Alt **raider**, „Thor” („Schiff 10”), a
executat din iunie 1940 până în
martie 1942 două cruciere, fiind în
cele din urmă distrus în portul ja-
ponez Yokohama de o explozie
produsă pe vasul său de aprovizio-
nare. Tot astfel „Schiff 33” — „Pin-
guin”, care, acționând numai în su-
dul Oceanului Indian, a scufundat,
până la 8 mai 1941, 32 de vase, tota-
lizând 154 618 tone. Surprins de
crucișătorul greu englez „Corn-
wall” (8 tunuri de 203 mm) lângă
insulele Seychelles, a fost scufundat
după o luptă în care au pierit peste
500 de oameni.

Uneori un **raider** coopera în ac-
țiuni cu un alt **raider** sau chiar cu
nave mari de luptă ieșite în Atlantic

pentru a surprinde convoaiele en-
gleze. „Schiff 36” — „Orion” și
„Schiff 45” — „Komet” au operat în
Pacific în apele insulei Nauru, unde
intenționau să debarce un detaș-
ament de distrugere a instalațiilor
de exploatare a fosfaților. „Orion”
s-a întors în estuarul Girondei
(Bordeaux — Franța ocupată) după
510 zile de mare, iar „Komet” după
516 zile. La a doua încercare de a
ieși în larg, „Komet” a fost însă tor-
pilat și scufundat în Marea Minceii
de o vedetă torpiloare britanică.

În sfârșit, „Schiff 41” — „Kormo-
ran”, întâlnit de crucișătorul „Sid-
ney” la 19 noiembrie 1941, la 170
de mile marine de coasta vestică a
Australiei, a putut deschide focul și
lansa torpile înaintea crucișătorului,
care, grav avariat, a dispărut în flă-
cări. „Kormoran”, cu incendiu la
bord, a fost evacuat de echipaj,
acesta fiind transferat ca prizonier
în Australia.

Generalizarea sistemului convo-
aielor, intrarea în război a
S.U.A., au redus, începând din 1942,
posibilitățile de acțiune ale **raideri-
lor**. Ultimul, „Schiff 19” — „Mi-
chiel”, care operase tot în Pacific, a
fost scufundat în octombrie 1943 de
un submarin american, la 90 de
mille de portul Yokohama.

■ NICULAE KOSLINSKI

2



Admiral „GRAF SPEE” un corsar de scurtă carieră

Nori de ploaie acopereau, în plin noiembrie al anului 1939, coasta est-africană, dar marea era încă liniștită când petrolierul britanic „Africa Sheel” — de 706 tone și nou-nouț — naviga în largul țărmului mozambican în direcția portului său de bază, Mombasa, venind descărcat de la Quelimane.

Aflat la comanda vasului, căpitanul Patrick Gordon Gerald Dove, observă, către ora douăsprezece, o pată cenușie desprinsă din orizontul întunecat de la pupa-tribord și, ducând binoculul la ochi, primi — după cum avea să o spună în scris mai târziu — lovitură vieții lui. În cadrul lentilelor apăruse conturul unui vas de război, care tăia, cu prova înspumată, valurile înspres „Africa Sheel”.

Dove aflate despre apariția în Oceanul Indian a unui corsar german bănuia a fi „Admiral Scheer” sau „Deutschland” — a cărui poză o expusese în careu —, iar speranța ca următorul să fie un vas englez sau francez era înfirmată de culoarea sa cenușiu-închisă. Precaut, comandă schimbarea direcției, la viteza maximă de zece noduri a petrolierului, către limita apelor teritoriale mozambicane aflate la trei mile marine. Dar vasul de război avea o viteză de aproape trei ori mai mare și curînd se arătă ochiului tot mai distinct. Prin binoclu se vedeau clar cele trei tunuri mari ale uneia turele de prova, sub impunătorul turn de control cu postul de observare ca o cască de robot războinic în viziunea unui sculptor modernist. Jerbele lungi de spumă, săltînd pe etravă, îi vedeau viteza maximă și, desigur, intenția de abordare a lui „Africa Sheel”, care mai avea o milă pînă la limita apelor neutre, cînd primi prin fanioane semnalizarea: „Stopați! Ne pregătim să vă abordăm!” Căpitanul Dove știa însă multe și îi ceru semnalizatorului să încurce, ca „din greșeală”, de câteva ori, fanioanele unui răspuns afirmativ. Însă după citeva asemenea „manevre”, dintr-un tun al vasului de război se văzu o flacăară și cam la 400 de metri în urma petrolierului erupse din apă explozia unui proiectil de 280 mm.

„Africa Sheel” intra chiar atunci în apele neutre — la relevmentul reperelor coastei — și mai înaintă, inercial, după oprirea motoarelor, cînd răspunse: „Încetați, am stopat!” Următorul stupă și-el, arătîndu-și profilul impunător și steagul cu

zvastică. De sub bordul lui șișni o șalupă automobil pe direcția vasului britanic.

Ajuns în fugă la cabina sa, căpitanul Dove alătură un pistol Colt documentelor vasului, aflate într-o pungă cu lest, pe care o aruncă în mare. Ceru apoi ofițerului navigator o notă cu poziția lui „Africa Sheel” și o primi cînd lîngă acesta se oprea șalupa cu paisprezece oameni îmbrăcați sumar și diferit. Doisprezece din ei săriră pe punte cu pistolul în mină, unii avînd și pungi mari pregătite pentru „diverse amintiri.” Mai toți purtau pantaloni scurți cu insigna nazistă la buzunar. Vorbeau bine engleza și cei cu pungi dispărură în interiorul vasului.

I se prezentă și ofițerul cu abordajul, locotenentul Hertzberg, spunîndu-i consolator: „Așa e războiul... Ați avut ghinion. Trebuie să vă scufundăm vasul!”

Abătut, englezul coborî în barca automobil și ajunse repede la scara corsarului. Din sutele de ma-



Căpitanul Langsdorf discutînd cu membri ai ambasadei germane din Montevideo despre perspectiva sumbră a cuirasatului „Graf Spee” (1939)

rinari care-l priveau cînd urca pe punte, nici unul nu l-a bănuie, desigur, ca viitor cronicar al ultimei luni de existență a vasului lor. Cartea lui Patrick Dove: **I was Graf Spee's prisoner** (Am fost prizonier al lui Graf Spee), avea să fie un ade-vărat „best seller”.

Comandantul lui „Graf Spee”, căpitanul comandor Hans Langsdorf, dominat — asemenea echipajului său — de încredere excesivă în cuirasatul de buzunar, îi afirmă căpitanului Dove, de cum îl cunoaște: „vasele de război britanice capabile să mă scufunde nu au viteza vasului meu, iar cele ce o depășesc nu au tu-

nuri care să-l distrugă”. Englezul avea să fie surprins și de alte afirmații ale lui Langsdorf, îndeosebi acelea privind declanșarea războiului și desfășurarea sa viitoare, dar, cu tot dezacordul său, comandantul i-a oferit o bună găzduire și posibilitatea de a-l vedea oricînd.

O dată cu începerea prizonieratului, căpitanul Dove fu condus la primul ofițer — căpitanul Key. Pe un culoar văzu imaginea navei școală „Jeanne d'Arc”, sub care citi: *Dedicat lui „Graf Spee” și află astfel numele vasului ce-l capturase.* Key îl servi cu țigări luate de pe cargoul britanic „Clement”, ultima victimă a corsarului, informîndu-l și despre celelalte vase din „palmaresul” său, în ordinea scufundării lor: „Newton Beach”, „Ashlea”, „Huntsman” și „Trevanion” — toate englezești —, echipajele lor aflîndu-se pe nava bază a lui „Graf Spee”, petrolierul „Altmark”, în Atlanticul de sud.

Germanul coborî apoi spre sud, ocoli pe furtună Capul Bunei Speranțe și se grăbi să suie în Atlantic spre rutele vaselor comerciale. Exceptînd alarmele, căpitanului Dove — însoțit de o santinelă — îi era permisă oricînd ieșirea pe punte, unde marinari și ofițeri care nu erau de cart stăteau de vorbă sau fumau.

La 22 noiembrie, „Graf Spee” îl întîlni pe „Altmark”, după un cod cifrat al poziției acestuia, raportată la ziua din luna respectivă. Corsarul fu alimentat cu carburant pentru motoarele sale diesel printr-o conductă cu floatoare, în timp ce primea la bord pe ofițerii vaselor britanice, despre a căror scufundare Dove aflate recent. El urma să împartă cu ei un fost careu al elevilor marinari, al cărui spațiu deveni neîncăpător după ce „Graf Spee” mai „vină” trei cargouri engleze.

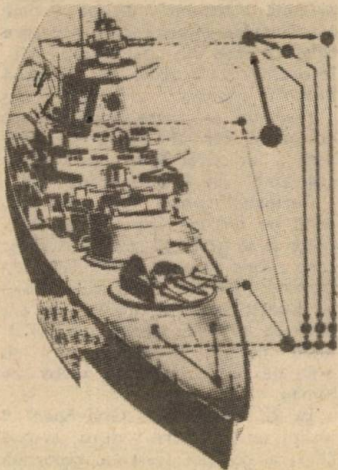
Din turele de control ce se roteau mereu, nimic nu scăpa observatorilor pe o rază de 35 de mile și hidroavionul corsarului era catapultat zilnic, în zori, patrulînd apoi sute de kilometri în jurul acestuia. El găsi la 2 decembrie cargoul „Doric Star”, a cărui scufundare fu grăbită de o torpilă, pilotul semnalînd și un alt cargou — „Tairoa” — a cărui interceptare se realiză în dimineața zilei următoare.

În căutarea continuă a prăzii, corsarul se apropie de țărmul sud-american și, la 150 de mile, de Rio de Janeiro, abordă, la 7 decembrie, cargoul „Streonsalsh”, care părăsise de nouă zile estuarul La Plata, cu o încărcătură pentru Anglia. Din zilele găsîte pe masă, Langsdorf află că „Highland Monarch”, un cargou englez, pleca de la Montevideo, pe cînd „Formose”, vas comercial francez, era așteptat. Hotărî să le întîmpine navigînd spre sud, în apropiere de coastă, dominat de ideea

care avea să-l plardă, aceea a invincibilității vasului său.

În dimineața de 13 decembrie, echipajul german, pregătit pentru serbarea crăciunului, intră în luptă cu crucișătorul britanic „Exter”, ivit o dată cu lumina la orizontul tribordului.

Terminat după trei ani de construcție — în 1936 la Wilhelmshaven —, „Admiral Graf Spee” era al patrulea vas de linie al Germaniei, aflat la limita celor 10 000 de tone, impuse ca maxim acestei țări pentru vasele ei de război, printr-o clauză a Tratatului de la Versailles.



Schema centralizării tirului pe „Graf Spee”. La vremea respectivă era cel mai modern procedeu de lovire cu artileria de la bord

susținută îndeosebi de Anglia, care memorase bine „lecția” de la Skagerrak, din mai 1916. Avea însă, la deplasamentul său de crucișător greu, un armament apropiat de acela al unui cuirasat: șase tunuri de 280 mm, opt de 152 mm, o baterie antiaeriană cu șase piese de 105 mm și zece de 37 mm, opt lanstorpile de 533 mm și două catapulte de avion. Echipajul însuma 926 oameni, viteză maximă — 26 noduri și raza de acțiune — 10 000 km, fără escază, datorită motoarelor diesel, performanță neegalată de vasele cu aburi. Doar câteva cuirasate — net superioare ca armament lui „Graf Spee” — îl depășeau și ca viteză: navele engleze „Hood”, „Repulse” și „Renown”, alături de cele franceze „Dunkerque” și „Strasbourg”.

Crucișătorul „Exter” — dat la apă în 1931 — avea 8 300 tone, viteză maximă de 32—34 noduri și un echipaj de 600 oameni. Ca armament principal avea opt tunuri de 203 mm, patru de 152 mm, șase lanstorpile de 533 mm și două catapulte de avion.

Corsarul a fost observat de pe

„Exter”. Comandantul acestuia, căpitanul Bell, convins că-l vede pe „Admiral Scheer” — recent semnalat lângă coasta patagoneză —, transmise prin radio vestea crucișătoarelor din formația sa, de care era mult distanțat — „Ajax” urmînd să-l protejeze pe „Formose”, care venea din larg. Pînă la contactul de luptă al vaselor din formația sa cu germanul, căpitanul Bell se hotărî să-l atace după tradiționala tactică navală engleză: apropierea continuă de inamic, chiar dacă el este superior înarmat.

Din tunurile de 280 mm de pe „Graf Spee”, proiectilele de 350 kg ajungeau pînă la 32 km. Din acelea de 203 mm ale lui „Exter”, proiectilele de 180 kg nu depășeau 18 km. Vasul britanic deveni, la distanța de 25 km, o țintă ușoară pentru cuirasatul de buzunar și un proiectil din a cincea salvă a acestuia îl atinse la prova. La a șaptea salvă, un alt proiectil de 280 mm îi distruse turela din față și ucise șaptesprezece marinari, doi din ei căzînd lângă căpitanul Bell. Cînd vasul englez deschise focul cu piesele de 203, împunînd de alte salve, tirul lui „Graf Spee” deveni și mai precis. Suprastructura lui „Exter”, ai cărei tunari cădeau eroic la posturi, deveni de nerecunoscut, dar vasul avu șansa de a nu fi lovit la linia de plutire sau la mașini. Corsarul primi o lovitură în postul de comandă al tirului și schijele răniră fața și mîna dreaptă a căpitanului Langsdorf. Turela din față deveni neutilizabilă, după o explozie care-i rupse un tun și o scoase din axă. Trei explozii în apă, la tribord, îi găuriră în câteva locuri cala la linia de plutire și un proiectil lăsa fără motor hidroavionul sub care era careul ofițerilor englezi.

Pe „Exter” mai era numai un tun de 203 mm care funcționa; comanda direcției se făcea manual, la bară, și ordinele căpitanului erau transmise din om în om, cînd „Graf Spee” rupse lupta, fiind apropiat din pupa de către „Ajax” și „Achilles”, ambele avînd aceeași viteză maximă cu „Exter”.

„Ajax” — dat la apă în 1935 —, cu 6 985 tone și 550 oameni în echipaj, era puternic înarmat: opt tunuri de 152 mm, opt de 120 mm și opt lanstorpile de 533 mm, cu două catapulte de avion, iar „Achilles” — mai vechi cu doi ani — îi corespundea ca număr de marinari, piese de 152 mm și tuburi lanstorpile, avînd numai șase piese de 120 mm și o catapultă de avion — la deplasamentul de 7 030 tone.

Cînd crucișătoarele intrară sub focul tunurilor de 280 mm ale turelei pupa a lui „Graf Spee”, lăsară fum de camuflaj, reușind — cînd se apropiară de german — să lase consecutiv din perdeă, trăgînd eficace

cu piesele de 152 mm și lansînd torpile care însă nu atinsesă ținta. „Ajax” deveni al doilea erou al zilei, apărînd brusc din camuflaj în apropierea lui „Graf Spee” și trăgînd asupra acestuia cea mai ucigătoare dintre salve. Prin luminatorul devenit „post de observare”, căpitanul Dove privea pe servanții care încărcău un tun de 152, cînd aceștia fură pulverizați de o explozie.

O dată cu apusul, germanul se orientă spre vest, intrînd în estuarul fluviului La Plata și apoi în portul Montevideo, care, aparținînd unei țări neutre, urma să-l găzduiască doar 48 de ore. Avea la bord 36 de morți și 60 de răniți. „Exter” pierduse 50 de ofițeri și 56 de mateloți, avînd răniți 2 ofițeri și 21 de mateloți. „Ajax” avea 7 morți și 5 răniți, iar „Achilles” 4 morți și 3 răniți.

La scurtă vreme după stoparea mașinilor germanului, Hertzberg deschise ușa careului unde se aflau ofițerii englezi, anunțîndu-i că sînt liberi și pot părăsi vasul a doua zi. Între timp, schimbul de mesaje cîfrate între ambasada germană din Montevideo și Berlin începuse.



Cuirasatul de buzunar „Graf Spee” în timpul sabordării (17 decembrie 1939)

După multe insistențe se obținură pentru „Graf Spee” un răgaz de 72 de ore — timp prea scurt însă pentru reparațiile necesare. Obosit, după trei luni de peregrinări pe oceane, ca și de recenta luptă, echipajul vasului corsar refuza o altă întîlnire cu vasele de război britanice, despre care știri probabile le anunțau apropierea de La Plata. În această situație, Hitler hotărî — trecînd peste unele argumente ale amiralului Reader — sabordarea cuirasatului în largul estuarului La Plata, misiune pe care căpitanul Langsdorf o îndeplini la 17 decembrie, după care se sinucise.

Existența de scurtă durată și fără glorie a cuirasatului de buzunar „Graf Spee” a constituit, acum o jumătate de secol, un avertisment cîmpuriu dat Reichswehr-ului, privind folosirea vaselor corsar contra traficului maritim comercial al țărilor aliate.

■ CONSTANTIN EFRIMESCU

NELSON – TRAFALGAR – VICTORY

O vizită în orașul englez Portsmouth are neapărat printre obiectivele sale docurile bătrânului port. Fiindcă indiferent dacă ești sau nu marinăr, agențiile turistice, pliantele multicolore sau simpla consultare a oricărui trecător îți vor indica invariabil să vezi celebra „Victory”, simbol peste vremi a ceea ce a fost epoca de glorie a marinei britanice. Semeată, sfidînd timpul, nava-muzeu te întâmpină vibrînd sub unduirea brizei, gata parcă să-și întindă velele, să despică cu ascuțita-i etravă valurile spre și dincolo de Capul Trafalgar, care a adus-o pe ea și pe amiralul Nelson, în nemurire.

Iar la bord, deși au trecut aproape trei secole de la acea ultimă și atât de cunoscută bătălie a velierelor, totul amintește de marele Nelson, omul pe care englezii îl numesc „cel mai cunoscut dintre toți marinarii lumii”. Sobrietatea britanică, atât de cunoscută, dispăre ca prin farmec atunci cînd ghizi de profesie sau ocazionali îți vorbesc cu însuflețire despre locul de pe punte unde a fost rănit Nelson, despre construcția specială a cușetei sale, despre încăperea de sub punte, azi dominată de o pictură înfățișînd împrejurările în care acesta și-a dat ostescul sfîrșit. Și, mai ales, despre celebra bătălie a Trafalgarului.

...Era 21 octombrie 1805. Relațiile dintre Anglia și Franța deveniseră foarte încordate. Plănîind invadarea Angliei, Napoleon Bonaparte pregătise o armată de 130 000 de oameni, 400 de piese de artilerie și aproximativ 2 000 de ambarcații destinate traversădei Canalului Mîneicii. Atacul nu putea fi declanșat însă fără înfringerea flotei engleze, care supraveghea îndeaproape navele franceze dispersate în diferite porturi. Cele mai multe dintre ele, sub comanda amiralului Villeneuve, erau dislocate în portul mediteranean Toulon. Timp de aproape doi ani, între 1803 și 1805, aceste nave franceze au reușit, prin manevre abile, dar, mai ales, datorită norocului, să scape de puternica amenințare a bastimentelor engleze. Dintre ele cele mai renumite erau corăbiile de rangul întîi cu cîte 100 de tunuri — „Victory” și „Royal Sovereign”.

Contrar previziunilor lui Nelson, care bănuia că flota franceză din Toulon are intenția de a ataca Egiptul, Sardinia sau Sicilia, după cîteva

incercări eșuate de părăsire a portului, în luna ianuarie 1805, amiralul Villeneuve ordonă ridicarea ancorelor și își îndreaptă navele, favorizat de jocul întîmplării, spre Atlantic. O dată ajunsă acolo, flota franceză este blocată de amiralul Collingwood la Cadix, unde se reunește cu flota spaniolă și va rămîne pînă la mijlocul lunii octombrie. Avînd în compunerea sa 33 de nave, această flotă părăsește la 19 octombrie portul Cadix, iar la 21 octombrie întâlnește în zona Capului Trafalgar navele lui Nelson.

Conform planurilor întocmite încă de la începutul lui octombrie, tactica flotei engleze, avînd în compunerea sa vase grele, era aceea de a sparge, printr-o acțiune impetuoasă, liniile inamice și a urmări apoi și nimici, rînd pe rînd, navele risipite pe mare. Formația engleză era dispusă în două coloane, prima avînd-o pe „Victory” în frunte, cu Nelson la bord, iar cea de-a doua comandată de Blackwood, ambarcat la bordul lui „Sovereign”.

Refuzînd categoric de a trece pe o altă navă amiralul englez, după ce inițial ordonă fregatei „The Temeraire” să ocupe locul din fruntea coloanei, intră cu „Victory” în luptă, străbătînd, la distanța de o milă de restul flotei sale, șirul de vase franceze, angajîndu-se în luptă cu nava „Le Redoutable”.

După o bătălie înverșunată, purtată de puternicul foc al artileriei, flota aliată este practic distrusă. Reușesc să scape doar patru nave, care pînă la urmă și ele au fost capturate de o escadră britanică. Dintre navele franceze capturate, 11 au naufragiat, trei au fost recîștigate de francezi și numai patru au ajuns la Gibraltar.

În focul luptei, ieșit pe punte, în mod inexplicabil fără sabie, amiralul Nelson neglijează orice măsură de prudență, lăsînd total neacoperite cele patru decorații brodate pe piept,

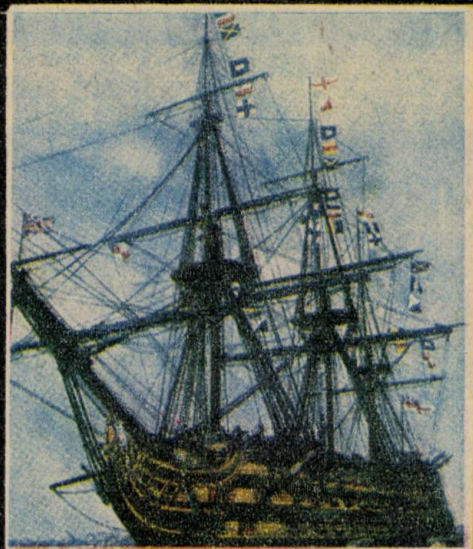


devenind astfel o țintă sigură pentru tunarii inamici. Vestea victoriei îl găsește astfel rănit de moarte de un foc de muschetă tras de pe „Le Redoutable”.

Este înmormântat, cu onoruri pe măsura marilor sale merite, în sicriul cioplit din lemnul catargului mare al vasului francez „L'Orient”, inamic și victimă a amiralului englez într-o altă celebră bătălie, la Aboukir, care-i fusese făcut cadou încă din timpul vieții de căpitanul Hallowell.

Vizitînd nava „Victory” și ascultînd explicațiile detaliate ale ghidului, marinăr de cariera și el, ai și azi senzația că te afli în crîncena înclăștare a Trafalgarului și că, prin fum și foc, vezi proiectată peste timp figura impozantă a omului mării care a simbolizat cel mai deplin îndrăzneala și gloria. Amiralul Nelson este imortalizat și într-o statuie impozantă din Trafalgar Square din Londra, înălțată pe un soclu de granit, ornat cu patru plăci turnate din fierul unor tunuri franceze, înfățișînd scene din bătălii navale.

■ Căpitan de rangul III IOAN CIUBUCĂ



Nava amiral „Victory”

ARMATA ÎN OPERA LUI SHAKESPEARE

Cititorul care parcurge, fie și parțial, vasta operă a lui William Shakespeare (1564—1616), acest „geniu ce strălucește în toate direcțiile”, cum l-a caracterizat Victor Hugo, rămîne cu adevărat impresionat de amploarea și profunzimea cunoștințelor sale de mitologie, istorie, geografie, folclor, logică, drept, lingvistică, retorică, filosofie etc., chiar dacă, uneori, printre informațiile corecte se mai strecoară și cîteva inadvertențe sau anacronisme, datorate probabil, între altele, imperfecțiunii surselor de inspirație sau pur și simplu necesităților scenice. Vorbînd de anacronisme, este suficient să amintim de folosirea tunurilor pentru anumite ceremonii de la curtea regelui Danemarcei, practică menționată în Hamlet și obișnuită pe vremea lui Shakespeare, dar imposibilă pe timpul cînd se petrece acțiunea piesei (nu mai tirziu de secolul al XII-lea), din moment ce tunul a apărut în Europa abia în secolul al XIV-lea. Dar aceasta nu schimbă cu nimic concluzia despre vasta cultură a lui Shakespeare. Scrierile marelui dramaturg și poet mai dezvăluie, totodată, și o cunoaștere intimă, care adeseori merge pînă la amănunt, a tainelor unor profesii dintre cele mai diferite, cum sînt teatrul (în piese ca Hamlet, Visul unei nopți de vară, Henric al V-lea), avocatul (Măsură pentru măsură, Neguțatorul din Veneția), marinăria (Furtuna, Henric al VI-lea — partea a III-a), păstoritul (Cum vă place) și altele. Dar domeniul în care cunoștințele lui Shakespeare par să exceleze prin amploare și profunzime este cel al artei militare, pentru care manifestă o incontestabilă predilecție.

Conflictele armate de tot felul, de la simplele dueluri pînă la răscoale și răz-

boaie civile (în mod deosebit Războiul celor două roze) și războaiele dintre state (războiul troian, războaiele dintre Anglia și Franța) apar frecvent în piesele lui Shakespeare. Iar eroii săi, pe lîngă regi și conducători politici cu prerogative militare, sînt de multe ori militari de profesie, de la soldatul de rînd la general, de la cei mai viteji și mai cinstiți la intrigantul Iago, la fanfaronul, lașul și coruptul Falstaff, de la parvenitii de tot felul la omul realizat prin propriile sale forțe (Othello). Totodată, comparații, metafore sau simple referiri la probleme militare apar chiar și în piese al căror subiect nu are nimic comun cu războiul (A douăsprezecea noapte, Cum vă place, Îmblînzirea îndărătnice).

Cu toate acestea, Shakespeare nu este un adept al războiului, dimpotrivă, el îndeamnă la pace și bună înțelegere:

„La spadă lujer de măsline lega-voi
Războiul însoțească-se cu pacea
Și pacea să-l îmbune”
(Timon din Atena, actul V, scena 4)

Datele privind legile războiului, strategia și tactica, organizarea și înzestrarea armatei, completarea cu efective, pregătirea de luptă, serviciul în garnizoană și în campanie, interbuințarea armamentului, ceremoniul militar, codul eticii și justiției militare etc. se împletesc la Shakespeare în chip firesc cu intriga pieselor, făcînd din toate aceste informații, dacă ar fi să le reunim într-o singură lucrare, un mic tratat de artă militară.

Întrucît referirile la armată din vasta operă a lui Shakespeare sînt prea numeroase pentru a putea fi inventariate și

comentate într-un simplu articol, ne vom mulțumi să dăm doar câteva exemple dintre cele care ni s-au părut mai semnificative. Se cuvine însă subliniat de la început că ceea ce rezultă cu pregnanță chiar și numai după o analiză sumară a pieselor shakespeareiene este înaltul grad de autenticitate a problemelor militare prezentate și care sînt abordate de autor de pe poziția maselor de oșteni de rînd ce îndură greul războiului. Meritul lui Shakespeare, spunea Samuel Johnson în 1765, stă în faptul că „teatrul său este oglinda vieții”.

Dacă pentru un civil care n-a fost niciodată soldat imaginea despre armată se poate limita la o paradă victorioasă a unor bărbați chipeși, îmbrăcați în uniforme strălucitoare, pentru Shakespeare serviciul militar este în primul rînd un lung șir de privațiuni, îndurate cu stoicism și demnitate în numele onoarei și al datoriei:

„Sîntem războinici, dar în strai de lucru
Cernitu-s-au zorzoane și firețuri

De-atîta trudnic mers prin ploii, pe cîmpuri”.

(Henric al V-lea, actul IV, scena 3)

Iar dacă pe oameni mîndria și conștiința datoriei îi ține totuși într-o poziție demnă, spectacolul pe care îl oferă cailor este jalnic:

„Călăriilor lor, ca sfeșnicele-s țepeni
Cu facile-n mîini, și bielele lor gloabe,
Cu capu-n jos, doar piele și ciolane,
Cu ochi sticloși și morți, ce scurg urdori,

Pe cînd din botul vinăt le atîrnă
Zăbalele cu iarbă mestecată”.

(Henric al V-lea, IV, 2)

Nici trupa nu arată mai bine atunci cînd, încălcîndu-se criteriile de incorporare, sînt înrolați cu forța niște slăbănogi inapți din punct de vedere fizic, în timp ce cei valizi, dar cu bani, găsesc mijlocul de a scăpa de armată. Pină și lui Falstaff cel lipsit de scrupule îi este rușine cu o asemenea adunătură de soldați, recunoscînd: „mi-a dat vodă imputernicire la mină să adun oaste și eu mi-am făcut de cap” (Henric al IV-lea, partea I, actul IV, scena 2).

Corupția de care se fac uneori vinovați cei investiți cu funcții de comandă și însușirea de către aceștia a drepturilor ce se cuvin soldaților duc la înrăutățirea condițiilor de viață:

„Se crede că în Franța te-ai lăsat
Corupt și soldele, tu, ca protector,
Le-ai fost răpit ostașilor...”

(Henric al VI-lea, partea a II-a, II, 1)

Însă pe cîmpul de luptă împărtășesc cu toții aceeași soartă, căci armele nu cruță pe nimeni. Șefi sau subordonați, hogați sau săraci, viteji sau lași, trupu-

rile lor sînt sfirtecate la fel de ghiulelele vrăjmașe:

„Un obraz cu ochiul ți-au smuls
Fatală mină blestemată
Ce-a săvîrșit hidoasa tragedie!”

(Henric al VI-lea, partea I, I, 4)

În timp ce rănitul zace „din coif în pînteni plin de sînge”, cel mort „îngrașă plaiul” (Henric al V-lea, IV, 6). Cînd însă condițiile permit, militarul este înmormîntat cu toate onorurile cuvenite (Iuliu Cezar, V, 5; Hamlet, V, 2).

Cugetările despre viață și moarte sînt un lucru firesc pe cîmpul de luptă. În ajunul bătăliei, soldatul își face curaj zicîndu-și că nu-i pasă, deoarece „omul nu poate muri decît o dată”. Figurat vorbind, se poate însă „muri de frică” de mai multe ori înainte de moartea definitivă, Shakespeare explicînd aceasta fie prin dragostea de viață (Regele Lear, V, 3), fie prin lășitate:

„Nainte de-a muri se prăpădește cel
laș de multe ori

Nu-mai o dată viteazul gustă moarte”.

(Iuliu Cezar, II, 2)

În orice caz, în ochii viteazului, moartea este preferabilă vieții păstrate cu prețul rușinii:

„Decît să-mi caut viața prin rușine,
Mai bine moartea mi-o cerșesc aici”.

(Henric al VI-lea, partea I, IV, 5)

Pe cîmpul de luptă, „onoarea doar cicatricea cîștigă din primejdiile în care poate pierde tot” (Totuși bine cînd sfîrșește bine, III, 2).

Militarul ține la onoarea armatei și se necăjește atunci cînd vede un oștean comportîndu-se nedemn: „tîrîtura asta poartă o spadă și-o face de rușine” (Regele Lear, II, 2). Diletantismul în meseria armelor este ridiculizat cu toată asprimea: „acela de colo minuieste arcul ca o sperietoare de ciori” (Regele Lear, IV, 6).

Ideea de ordine o găsim pretutindeni în opera lui Shakespeare, în câteva locuri făcîndu-se chiar și considerații teoretice (Henric al V-lea, I, 2; Coriolan, I, 1). Armata, ca model de organizare, ordine și disciplină, are însă nevoie de o conducere deosebit de fermă, de șefi caracterizați printr-o înaltă competență, lucru exprimat foarte clar în următoarele cuvinte:

„Cînd comandantul nu e ca un stup
Spre care dau albinele năvală,
Nici gînd de mierle!”

(Troilus și Cresida, I, 3)

Pentru ducerea acțiunilor de luptă sînt în permanență necesare date complete și sigure despre adversar, despre forțele și intențiile lui. Shakespeare subliniază frecvent această necesitate și este con-

știent de valoarea cavaleriei în executarea misiunilor de cercetare:

„...Aud dușmanul. Hei, iute, cițiva călăreți.

Să vadă de-s tari pe flancurile!”

(Henric al VI-lea, partea I, IV, 2)

Dar datele obținute despre inamic sînt de multe ori incomplete sau chiar contradictorii, ceea ce impune analiza lor temeinică, pentru a se putea trage concluziile cele mai juste (Othello, I, 3).

Pe baza datelor cunoscute despre adversar și ținînd seama de situația și posibilitățile trupelor proprii, se întocmește un plan de luptă, pentru care se cere și părerea colaboratorilor apropiați ai comandantului. În acest plan se stabilesc grupările de forțe și modul de dispunere a acestora, organizarea conducerii, misiunile de îndeplinit, momentul intrării în luptă și modul de acțiune al fiecăruia (Regele Lear, V, 1; Henric al VI-lea, partea I, I, 4; Richard al III-lea, V, 3; Iuliu Cezar, IV, 1; Othello, I, 1).

Pentru ducerea cu succes a acțiunilor de luptă, fiecare tabără caută să realizeze pentru sine (și totodată să-i interzică adversarului) cucerirea și menținerea unei înălțimi, a unei poziții dominante, de pe care să țină mai ușor sub foc liniile inamice. Spre a cuceri un oraș asediat, trebuie să i se taie căile de aprovizionare și să fie hărțuit continuu, în vederea slăbirii treptate a capacității sale de rezistență (Henric al VI-lea, partea I, I, 4).

Întrebuințarea diferitelor categorii de armament era bine cunoscută lui Shakespeare. El știa că, pentru a trage cu tunul (este vorba, desigur, despre piesele de artilerie din vremea sa), încărcătura de azvîlire introdusă în culată trebuie aprinsă de la distanță cu o torță (linstock) (Henric al VI-lea, partea I, I, 4). Pentru o eficacitate maximă, săgețile trebuie să-i lovească pe dușmani în cap:

„Țințiți, arcași, la cap țințiți săgeatal!”
(Richard al III-lea, V, 3)

Și exemplele de felul acesta ar mai putea continua, ele putînd fi găsite în mai toate piesele lui Shakespeare. Considerînd însă că cele de mai sus sînt suficiente pentru a demonstra ceea ce ne-am propus, adică o foarte bună cunoaștere de către Shakespeare a problemelor vieții militare, ne vom opri aici, nu însă fără a ne întreba și noi, cum au făcut-o mulți alții: „oare marele dramaturg și poet n-o fi fost cumva el însuși militar?” Mai mulți cercetători occidentali ne asigură că da, așa cum s-a arătat pe larg și în revista „Viața militară” nr. 2/1988, pag. 24—25. Însă acest lucru are prea puțină importanță. Important este să știm că ceea ce a scris William Shakespeare despre armată este, cu rare excepții, strict autentic sau verosimil.

■ NECULAI PĂDURARIU

"PATENTELE" NATURII



e legătură există între păstrăv și pomplierii din New York? Între năpîrcă și tălpile antiderapante? Între larva de viespe și antigel?

La toate aceste întrebări răspunsul îl oferă bionica, o știință care studiază „invențiile naturii”

pentru a le aplica în domeniile industriale, așa cum, de pildă, aviația s-a inspirat după zborul păsărilor. Căci de miliarde de ani natura nu a încetat să nască o idee pentru a ajuta ființele vii să se adapteze mai bine la mediul lor. De ce, oare, omenirea nu ar profita și ea de pe urma acestei vaste experiențe?

Păstrăvul a oferit un bun exemplu pomplierilor din New York. Se cunoaște faptul că sub efectul unui stres — prezența unui pescar, de exemplu — pielea păstrăvului secretă un fel de lubrifiant (un mucus) care îl ajută să-și mărească viteza de înot, permițându-i să se îndepărteze rapid de primejdie. Acest lubrifiant a fost sintetizat în laborator. El a fost comercializat sub forma unei pudre numită Polyox, care, dizolvată în apă, îl accelerează debitul și o face să „alunece” mai bine. Pomplierii din New York folosesc acest praf în scopul de a mări debitul furtunelor pentru stingerea incendiilor.

Cercetătorii de la Universitatea din Amiens au conceput un modern robot care are toate caracteristicile rimei: acest robot se deplasează prin tirire și se poate scinda, ca și ea, în mai multe „tronsoane” automate, fapt deosebit de util pentru explorarea tunelelor centralelor nucleare, mult prea periculoase pentru om.

Jacques Rougerie a studiat modul de viață

al păianjenului de apă, care depozitează bulele de aer într-un fel de clopot submersibil sub care poate să respire și să-și pîndească în liniște prada. El s-a inspirat după modul de viață al acestui păianjen pentru a construi adăposturi ce permit scafandrilor și oceanografilor să stea sub apă săptămîni întregi.

Lumea animală este inepuizabilă. Năpîrcă a constituit recent obiectul de studiu al unor cercetători în domeniul anatomiei comparate. Preocupați de modul perfect în care această reptilă escaladează dunele de nisip fără să alunece niciodată, ei au studiat solzii săi de pe abdomen cu ajutorul unui microscop puternic și au descoperit că secretul constă în modul în care sînt dispuși solzii. Pornind de la acest sistem, au realizat un material pentru îmbrăcămînta schiorilor participanți la cursele de fond.

Dacă ne amintim că în 1896, pentru a construi faimosul său planor cu aripi nervurate, Clement Ader s-a inspirat după morfologia lilicului, ne dăm seama în ce măsură îl preocupă bufnita pe inginerii aeronautici ai forțelor armate americane. Incitați de zborul ei silențios, au descoperit că el se datorează penajului său foarte fin. Pornind de la această constatare, se poate pune la punct un avion care, acoperit cu un strat fin de nylon, ar fi capabil să zboare cu maximă silențiozitate.

Este adevărat că, în domeniul aeronauticii, păsările constituie o sursă inepuizabilă de descoperiri și idei.

Plecînd de la faptul că păsările își dirijează zborul fără „cîrmă”, numai prin modularea ariilor, N.A.S.A. și firma „Boeing” au pus la

NAVIGAȚIA SPAȚIALĂ

Sistemele moderne de armament de înaltă performanță necesită cunoașterea cu mare precizie, instantanee, a poziției vectorilor în cele trei coordonate. În prezent, tehnica spațială permite să se obțină poziția

unui obiectiv mobil cu o aproximație de circa 10 m.

Aviația resimte cel mai mult nevoia unei asemenea localizări. Se are în vedere că, în afara mijloacelor autonome de navigație, să se utilizeze „serviciul de localizare precisă”, urmînd a fi asigurat de sistemul american NAVSTAR, în curs de realizare. Acest sistem, care folosește o rețea de 18 sateliți situați pe orbite la altitudinea de

20 000 km, va fi operațional la jumătatea deceniului următor și va oferi două categorii de servicii obiectivelor mobile dotate cu aparatură adecvată: localizarea standard, cu acces liber și gratuit, avînd o precizie de circa 100 m, și localizarea precisă, la care se poate recurge pe bază de cod și va permite o precizie de circa 10 ori mai mare.

punct programul M.A.W. — Mission Adaptive Wing — (aripi cu curbura variabilă, din fibră de sticlă, care se modifică automat cu ajutorul ordinatului, astfel încît se adaptează condițiilor de zbor).

Dar pentru forțele armate americane, campionul campionilor rămîne, desigur, delfinul, datorită rapidității sale: 64 km/h sub apă. Recent s-a descoperit că pielea acestui mamifer prezintă o textură sub formă de bastonașe minuscule elastice care joacă rolul de amortizoare, reducînd formarea de vîrtejuri. După acest model, o firmă americană a pus la punct Lamiflexul, o piele de delfin artificială, care ar putea să acopere corpul submarinelor.

De fapt, natura este o „bancă” inepuizabilă de date. Iar atunci cînd crede că inventează, omul nu face decît să reproducă, fără să știe, „brevete” naturale.

De exemplu, de foarte multă vreme viespile „au pus la punct” antigelul. Acesta este totuși glicerolul, pe care noi îl turnăm iarna în radiatoarele mașinilor. Viespile sînt capabile chiar să sintetizeze un antigel de o calitate superioară, cu care rezistă la temperaturi mai coborîte de -45° . Acesta are, de fapt, o dublă întrebuintare, pentru că, încă din primele zile calde, viespea transformă antigelul în combustibil. Omul nu a reușit încă acest lucru. De altfel, insectele au multe alte taine fascinante care îl preocupă pe cercetător.

Ce energie folosesc licuricii? Este o întrebare pe care și-o pun economiștii și energeticienii, avînd în vedere că aceste mici insecte au un randament luminos de 90 la sută, o cifră care îl uluiește pe cercetător, atunci cînd, practic, într-o lampă, chiar cea mai perfecționată, acest randament, în raport cu energia consumată, este de doar 7 la sută!

Ce să mai spunem de artropod? Acest vierme micuț, care nu ne spune aproape nimic, a descoperit secretul „învierii”. Atunci cînd condițiile sînt nefavorabile, de exemplu cînd este prea cald, el se deshidratează și se rehidratează, adică „reînvie”, îndată ce începe să plouă. De altfel, artropodul, acest campion al hibernării, poate, de asemenea, înfrunta temperaturi impresionante: zero absolut, adică -273°C . Și poate reînvia atunci cînd condițiile redevin normale.

Biologii n-au descoperit încă taina sa. Dar în anul '50 s-au inspirat din viața artropozilor pentru a pune la punct crioconservarea. Cu alte cuvinte, conservarea prin frig a sistemelor vii, sub formă de „subansamble”, gata de a fi ulterior folosite, cum sînt spermatozoizii, ovulele, globulele roșii, oasele etc.

Liliacul, de asemenea, constituie o mină de aur pentru bionicieni. El dispune de un sonar, receptor și emițător în același timp, care îl face să fie campion mondial în ceea ce privește evitarea obstacolelor. Micul mamifer cu aripi scrutează spațiul emițînd un ultrasunet.

Așteaptă ecoul și analizează imediat mesajul, asemenea unui ordinator ultrasofisticat, pentru a evalua nu numai distanța care îl separă de obiect, ci și toate caracteristicile sale. El este capabil să detecteze la o sută de metri un stilp de telegraf, să evite un obstacol sau, dimpotrivă, să captureze o musculiță. Inspirîndu-se după comportamentul său, cercetătorul britanic Pr. Kay a conceput un sonar pentru nevătători, care ar urma să le permită să se ghideze după ecourile recepționate. Dar sîntem încă departe de a rivaliza cu acest mic mamifer zburător.

De altfel, nu putem rivaliza nici măcar cu șarpele cu ochelari, teribilul crotal, al cărui ochi acționează ca un termodetector. Grație celor 500 000 de celule senzoriale ale globului său ocular, el este capabil să „vadă” în noaptea cea mai neagră „silueta calorică” a victimei sale, asemenea ochelarilor cu raze infraroșii care permit militarilor să vadă pe timpul nopții.

Dar, în ceea ce privește războiul, fără îndoială că scorpionul este cel care îl preocupă cel mai mult pe cercetătorii din laboratoarele militare. El este singura ființă vie care poate rezista radiațiilor nucleare. Și, în caz de holocaust nuclear, ar putea fi singurul supraviețuitor, dacă într-o zi nu se va descoperi secretul carapacei sale negre.

O NOUĂ TEORIE

Apariția vieții pe Pămînt a întîrziat cu cîteva sute de milioane de ani datorită unui nor uriaș de pulbere care s-a format în urma exploziei unui meteorit sau a unei comete. Acest nor a oprit razele solare să ajungă la suprafața planetei noastre, ceea ce a întîrziat apariția primelor forme de viață. Așa sună ipoteza unui grup de savanți americani, condus de cunoscutul astronom și scriitor Karl Sagan.

Conform acestei teorii, făcută publică la conferința anuală de la Pasadena a Societății de Astronomie din S.U.A., norul gigantic de pulbere s-a format în jurul Pămîntului în urmă cu 4,6 miliarde de ani și s-a rotit în jurul lui cîteva sute de milioane de ani. Asta înseamnă, susțin oamenii de știință, că momentul apariției vieții pe Pămînt poate fi astăzi precis delimitat (dacă se acceptă această teorie, desigur), în perioada 4—3,5 miliarde de ani, cît au cele mai vechi fosile cunoscute. (R.I.A.)

(După revista „Front”)

ARMAMENTUL CONVENȚIONAL

ÎN PLIN PROCES DE MODERNIZARE

Este cunoscut pericolul catastrofal pentru înseși viața și existența planetei noastre al uriașelor arseneale acumulate de-a lungul anilor pe Terra. Numeroase studii, lucrări științifice, reuniuni internaționale, intervenții ale savanților avertizează asupra caracterului atomnemic al unui război nuclear. Dar nici armele convenționale sau clasice, cum li se mai spune, nu sînt în prezent mai puțin periculoase și mai puțin distrugătoare, date fiind permanentele modernizări și sofisticări ale acestora. De aici și necesitatea stringentă, subliniată în repetate rînduri de România, de președintele Nicolae Ceaușescu, ca, o dată cu stoparea înarmării nucleare și trecerea la lichidarea stocurilor existente, să aibă loc și o reducere substanțială — pe etape — a mijloacelor de luptă convenționale, care posedă la ora actuală o mare rază de acțiune, o înaltă precizie și putere de distrugere.

Modernizarea mijloacelor de luptă convenționale și apariția altora noi se bazează, în principal, pe încorporarea pe scară foarte largă a realizărilor microelectronicii, radiolocației, microundelor (undelor milimetrice), fibrelor optice, tehnicii laser, infraroșii și de televiziune etc. Încălcăturile armelor convenționale au o putere de distrugere care, prin efectele produse, se apropie foarte mult de cele nucleare.

Să ne oprim, pe scurt, la cîteva din aceste armamente

● Avionul de luptă pentru sfîrșitul de mileniu

În mod cert — apreciază specialiștii —, avionul de luptă de la sfîrșitul mileniului va beneficia de performan-

Sistem de rachetă portabil manevrat de un singur militar



țele din **aerodinamică** (aripa și profilele supracritice, controlul stratului limită și al turbulenței pe aripă și organele



Avionul de luptă de tip „Tornado” construit în cooperare anglo-vest-germană-italiană

de comandă etc.); **electronică aviacă** (acel „avionics” atât de răspîndit prin prospecte, care are în vedere calculatoarele electronice), **industria materialelor** (compozițiile pe bază de fibre de carbon, de bor, de sticlă reduc cu peste 20 la sută greutatea avionului); **propulsia reactivă** (turboreactoare cu dublu flux, difuzoare cu geometrie variabilă, controlul ciclului termodinamic cu ajutorul calculatoarelor electronice etc.); **noile echipamente** (radiolocație aeropurtată, decolare-aterizare cu microunde în condiții meteo grele); **tehnica de dirijare** (supravegherea traficului aerian din sateliți specializați) etc. Recent a apărut și „avionul invizibil” pentru „ochii radiolocației” — puțin cunoscutul „Stealth” (care în traducere liberă înseamnă „pe furiș”). Se apreciază că nu se va renunța la armamentul reactiv și la comanda acțiunilor de zbor de către echipamente computerizate. De pe acum se pot menționa avioane de luptă ca Mirage-2000 și 4000, B-10, F-15, F-16, MIG-25 etc., la care automatica de zbor este extrem de complexă.

● Vectori tot mai sofisticati

Pentru combaterea țintelor aeriene care zboară pînă la înălțimea de 3000 m s-au realizat **sisteme de rachete portabile** — manevrate de un singur militar —, dirijate prin laser și radiații infraroșii. Pentru înălțimi mai mari de 3000 m, instalația de lansare mobilă este prevăzută cu o stație de radiolocație pentru urmărirea țintei și dirijarea



Aparat de ochire pe timp de noapte pentru arme de infanterie

rachetei pînă la intrarea în funcțiune a senzorului pentru autodirijarea acesteia fără greș spre țintă.

La sol, **rachetele antitanc dirijate** au devenit unul din cele mai răspindite mijloace ale cîmpului de luptă modern. Se apreciază că posibilitățile multiple de lansare — inclusiv de pe elicoptere — și numărul redus de militari care o deservește vor face ca această categorie de armament antitanc să fie tot mai mult întrebuițată într-un conflict militar. Dirijarea rachetelor se poate face prin cablu, radiații infraroșii, laser, radiolocație, televiziune și fibre optice. Automatizarea procesului de dirijare este asigurată de microprocesoare și minicalculatoare electronice încorporate atît în instalația de lansare, cît și în racheta propriu-zisă.

Dacă înainte tunurile și torpilele constituiau cele mai redutabile amenințări pentru nave, în prezent principalul pericol este reprezentat de **rachetele antinavă** (navă-navă, țarm-navă și aer-navă), care, în special pe durata zborului la joasă înălțime din partea finală a traiectoriei (înălțimi deasupra apei între 5 și 30 m), pun probleme grele în privința detectării și apărării. Rachetele antinavă pot ataca navele de suprafață atît ziua, cît și noaptea, în orice condiții meteorologice.

În ultimii ani și-au făcut apariția **rachetele antiradiolocație**, care pot fi lansate de pe nave de suprafață sau aeronave. Acești vectori se autodirijează, urmărind cu fidelitate fasciculul electromagnetic emis de stația de radiolocație de urmărire a țintelor aeriene, dirijare a rachetelor etc. Pot fi lansate de la distanțe de 20—50 km de obiectiv.

• Vederea nocturnă azi

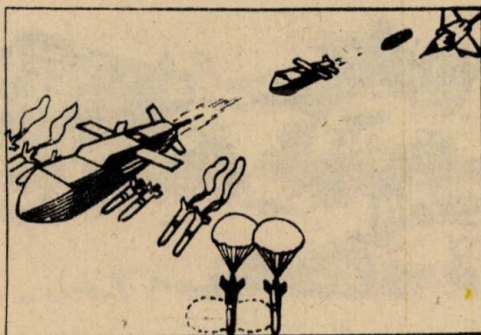
Perfecționarea aparaturii cu imagine termală a influențat caracterul acțiunilor de luptă, sporind capacitatea de atac pe timp de noapte atît a tehnicii terestre — tancuri, mașini de luptă ale infanteriei, transportoare amfibii blindate, autocamioane și autoturisme, cît și a celei aeriene — elicoptere și avioane. La început a fost vorba de aparate de vedere pe timp de noapte cu radiații infraroșii; au

urmat apoi cele cu intensificator de imagine; acum, în prim plan se situează **aparatura cu imagine termală** — rezultat al captării radiațiilor infraroșii (1000—0,75 micrometri), prelucrării lor și recomunerii pe un ecran a imaginii corpului care le-a generat. Poate fi utilizată în orice condiții meteorologice, ținta poate fi descoperită și atunci cînd este mascată de vegetale sau complete de mascare. De asemenea, acuitatea observării nu este afectată de alte surse de lumină.

• Arme „inteligente”

În armatele moderne își face apariția o nouă „generație” de arme — rezultat al dezvoltării tehnicii laserilor, a radiațiilor infraroșii, microprocesoarelor, opticii, mecanicii fine etc. —, care va transforma, probabil, configurația acțiunilor de luptă ca niciodată în trecut. Denumite „inteligente”, acestea ating ținta ori de cîte ori se trage sau, altfel spus, lovitură trasă—țintă lovită. Semnalele generate de anumite tipuri și niveluri de energie calorică, mecanică, acustică, magnetică sau electromagnetică sînt captate de senzori specializați și analizate de microcalculatorul încorporat în mijlocul de luptă „inteligent”, care recunoaște și selectează o țintă din numărul mare de obiecte aflate în zona respectivă. O astfel de armă poate fi o rachetă, o bombă de aviație, un proiectil etc. De exemplu, un sistem de armament „inteligent” pentru descoperirea și distrugerea blindatelor, gurilor de foc, rampelor de lansare a rachetelor, precum și a altor ținte terestre, încorporează un radiolocator, un senzor pentru detecția radiațiilor calorice și un minicalculator electronic. Lansate cu ajutorul obuzierelor, rachetelor, dispersoarelor etc., submunițiile „inteligente” (fiecare dintre ele fiind, de fapt, o mică armă) vor fi ejectate dintr-un container la cîteva sute de metri deasupra țintelor terestre. La fiecare submuniție se declanșează o mică parașută, care-i asigură o „plutire” lentă spre pămînt. Pe baza analizei semnalelor captate, „inteligenta artificială” a armei identifică țintele (tancuri, tunuri etc.), o „adulmecă” pe cea care i-a fost repartizată și trage asupra ei un obuz exploziv. Armele „inteligente”, care o dată declanșate pot să găsească singure țintele și să le distrugă cu o mare precizie, abia au început să iasă din faza de laborator și să fie introduse în arsenalul trupelor de uscat, aviației și forțelor militare maritime. În perspectivă este posibil ca tot mai multe misiuni de luptă să fie încredințate unor astfel de arme. Deși sînt

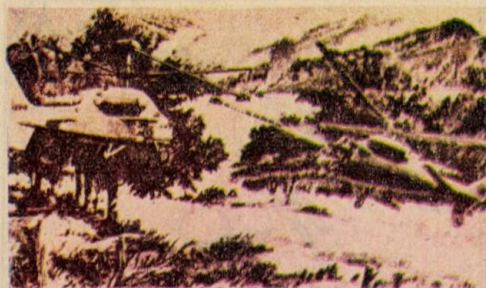
Dotate cu senzori adecvați și cu microprocesoare, submunițiile își „adulmecă” țintele



foarte costisitoare, acestea pot fi contracarate cu mijloace relativ simple: „capcane” infraroșii, mascare, bruiaj etc. Deci, pentru orice soluție de armă „inteligentă” există și o idee inteligentă de contracarare. De aceea se presupune că, în acest domeniu, o nouă cursă a înarmărilor a și început.

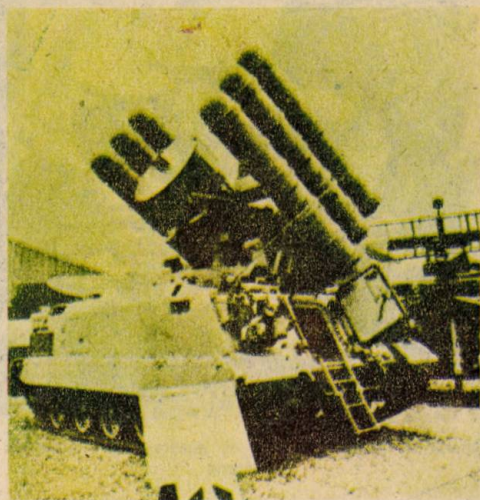
● Competiție acerbă în spectrul invizibil

Competiția acerbă din spectrul invizibil se desfășoară continuu și în secret pe pământ, în eter, pe mări și oceane — prin cercetare și bruiaj de toate categoriile —, dar și în laboratoarele de cercetare și poligoanele de experimentări pentru continua modernizare și sofisticare a mijloacelor luptei radioelectronice. Scopul urmărit de această competiție vizează dezorganizarea conducerii și cooperării trupelor adversarului, anihilarea posibilităților de dirijare a armamentului și tehnicii de luptă ale acestuia, contracararea mijloacelor sale de cercetare radio, radioreleu și radiolocație, limitarea capacității comandanților și statelor majore de a exercita cu eficiență informarea, conducerea și controlul executării misiunilor de luptă. În armatele moderne se acordă o atenție prioritară dezvoltării și perfecționării aparaturii, metodelor și procedeelor de ducere a luptei radioelectronice, deturnându-se de la întrebuirile în scopuri pașnice importante fonduri bănești. Conflictele militare postbelice au demonstrat că întrebuirile în scopuri pașnice importante fonduri bănești. Conflictele militare postbelice au demonstrat că întrebuirile în scopuri pașnice importante fonduri bănești.



Elicopterele: tot mai mult în atenția specialiștilor militari

Armament convențional, dar ultrasofisticat



8—10 ori mai multe instalații radioelectronice, numărul lor depășind de aproape două ori pe cel al mijloacelor de foc și de lovire.

● Tendințe în construcția minelor

Un concept în întregime nou se referă la un vehicul cu contact temporar — TCV („Transient Contact Vehicle”), care se prezintă sub forma unui miniavion cu aripă rată. Vehiculul se sprijină pe trei „patine elastice” lungi. Este conceput mai mult pentru a aluneca decât a zbura pe un sol accidentat, cu circa 100 km/oră, „patinele” înlesnind trecerea peste obstacole. Cântărește 50 kg, are lungimea de 239 cm și anvergura de 165 cm. În croazieră, propulsia este asigurată de o elice cu diametrul de 25 cm, antrenată de un motor electric. O pilă electrică (cu clorură de litiu) asigură parcurgerea unei distanțe de peste 50 km. Ajuns în zona țintei, vehiculul își coboară trenul de aterizare și se stabilizează. Senzorii acustici și electrono-optici încep să caute ținta pe o rază de 500—1000 m. După identificarea acesteia, un microprocesor comandă aprinderea celui de-al doilea motor-rachetă, care permite vehiculului să „zboare” spre obiectiv cu 100 km/oră. Încărcătura de luptă este de 5 kg. Mina este lansată din containerul de transport.

Chiar numai din această succintă prezentare se întrevede clar că, prin folosirea sistemelor de armamente neconvenționale (clasice) în condițiile actuale, orice confruntare militară își sporește nemăsurat de mult caracterul distrugător, ucigător. De aceea sînt pe deplin îndreptățite voința și hotărîrea popoarelor, ale forțelor progresiste de pretutindeni de a lupta și în continuare unite pentru eliminarea acestor arme, a războiului în general din viața planetei, de a impune ca toate litigiile dintre state să fie soluționate numai și numai pe calea politică, pe calea tratativelor.

■ Colonel ing. IOAN MURĂRESCU

CASCĂ PREVĂZUTĂ CU DIFUZOR

Compania britanică Racal Electronics a realizat o ingenioasă plesă de echipament, un difuzor instalat pe casca de luptă. Poate fi folosit pentru a se da ordine soldaților, pentru acțiuni psihologice, pentru a adresa avertismente pe timpul ciocnirilor militare sau polițienești.

Volumul și bătaia difuzorului sînt de 10 ori mai mari decît ale vocii neamplificate.

Așa cum se vede în fotografie, în partea de sus a căștii, care are și un dispozitiv antizgomot, se află locul difuzorului (partea de jos a acestuia o constituie casca propriu-zisă), un circuit integrat de amplificare și sursa de alimentare (două baterii cadmiu-nichel de 4 A, reincărcabile).

Microfonul, atașat la partea de jos a căștii, lasă operatorului minile libere; pentru a vorbi,



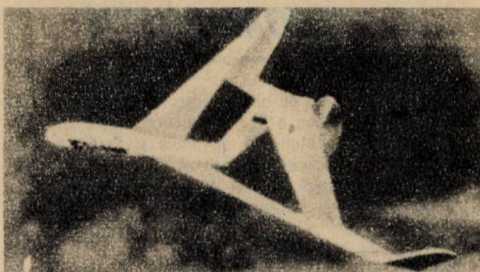
însă, el trebuie să apese o clapetă dispusă pe veston.

Greutatea totală a căștii, cu echipamentul de difuzor, este de 1,8 kg. Echipamentul din alte versiuni poate fi dotat cu căști pentru recepția radio sau cu dispozitive care să permită transmiterea la difuzor a mesajelor primite prin radio.

PLATFORMĂ DE OBSERVARE LA MARE ALTITUDINE

Compania americană Lockheed — Georgia, în colaborare cu Raytheon, Bell — Aerospace și Sundstrand, a studiat realizarea unei platforme de observare fără pilot, confecționată

din fibră de bioxid de carbon, destinată atât cercetării științifice, cît și supravegherii traficului aerian și maritim, a condițiilor climatice pentru agricultură, a incendiilor de pădure; de asemenea poate lucra și ca stație releu de telecomunicații. Ea ar avea, pe plan regional,



funcții pe care le au sateliții la nivel național.

Prototipul, care ar putea fi lansat în anul 1991, va avea o anvergură de 30—45 de metri. El va fi echipat cu un motor electric, ce va acționa o elice și va asigura energia pentru sistemul de înregistrare și transmitere a datelor. Energia electrică va fi asigurată prin transmiterea de la sol, prin microunde, de la o antenă de 90/90 m; antenele de recepție instalate sub aripile platformei vor asigura o energie de circa 30 kw. Pentru a rămîne în „conul de energie”, platforma va descrie o traiectorie amplă, sub formă de opt, deasupra antenei, evoluind la o altitudine de 18—22 km. Aparatura de înregistrare și transmitere a datelor ar putea cîntări între 225 și 450 kg. Platforma va putea funcționa pe traiectorii între 60 și 90 de zile.

(După revista „Defense and Armament
Héraclès International”)

TRANSMISIUNI RADIO CU SPECTRU DISPERSAT

Tehnica transmisiunilor cu spectru dispersat este relativ nouă. Cea mai cunoscută aplicare a acesteia este tehnica salturilor de frecvență, care constă în a emite nu pe o frecvență fixă, ci în întregul spectru de frecvențe radio, prin salturi succesive, după o schemă pseudoaleatorie. Codul care comandă aceste variații este comandat simultan de receptor și emițător, fapt care necesită o sincronizare perfectă între cele două elemente ale sistemului, fără de care demodularea și modularea semnalului ar fi imposibile. Sistemul poate lucra în toate tipurile de modulație, dar dezavantajul constă în aceea că rețelele sînt incompatibile între ele, datorită complexității codurilor. Totuși, acest tip de transmisiuni este folosit deja în unele țări N.A.T.O., și mai ales de către S.U.A.

DE LA PRAȘTIE

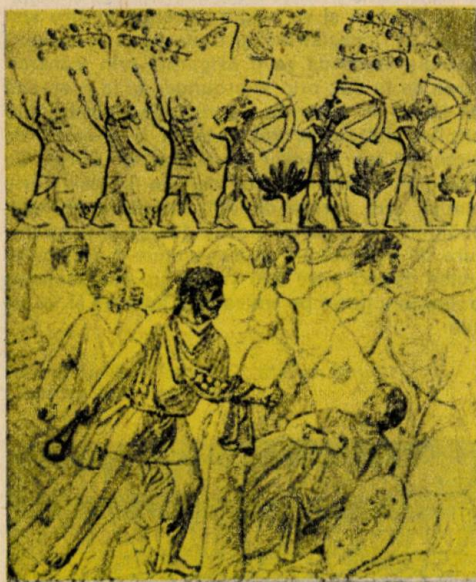
LA LANSATORUL

ELECTROMAGNETIC

Deși nu este la fel de bine cunoscută publicului larg ca arcul cu săgeți, praștia, a fost una dintre armele preferate ale antichității, fiind utilizată din India și Persia pînă în Grecia și în întreg Imperiul roman. A supraviețuit dominației prafului de pușcă, ultima ei apariție pe cîmpul de luptă datînd... din al doilea război mondial, cînd servea la aruncat grenade.

Dar lucrurile au evoluat...

Încă din secolul trecut, mai mulți autori de literatură de anticipație au sesizat posibilitatea utilizării energiei electrice pentru a arunca proiectile la mare distanță. Diverse tipuri de dispozitive și sisteme au umplut oficiile de invenții cu patente, dar principala deficiență, aceea a unei



Basoreliev asirian (sus): aruncători cu praștia; basoreliev de pe Columna traiană (jos): luptător cu praștia

surse de energie electrică de dimensiuni acceptabile pentru a putea fi transportată pe un vehicul, a rămas nerezolvată. Mai multe soluții ipotetice au fost prezentate în reviste de știință popularizată. Una dintre acestea prevedea utilizarea unor generatoare cu volanți masivi ce furnizează virfuri de curent într-o bobină, alta folosea mici încărcături explozive pentru a modifica circuitul magnetic etc. Cursa calitativă a înarmărilor a reușit în actualitate această „praștie” a secolului XXI.

Cercetările arheologice au demonstrat că praștia era utilizată ca armă de luptă încă din neolitic. Aruncarea aceasta la distanță a unor proiectile pregătite special a supraviețuit timpului în cele mai diverse regiuni ale globului, cu excepția Australiei.

În Mesopotamia, Persia, Grecia sau în Imperiul roman, un aruncător cu praștia era considerat opozabil unui arcaș în lupta de la distanță. Mai mult chiar, așezarea praștiasilor în spatele liniei de arcași în basoreliefurile asiriene sugerează faptul că aceștia își puteau arunca proiectilele la distanță mai mare.

Legiunile lui Traian, ce au trecut Dunărea pentru a cuceri Dacia, aveau formații auxiliare de luptători cu praștia, după cum se poate observa, de altfel, pe Columnă. Un astfel de luptător este reprezentat cu „arma” încărcată și „muniția” de rezervă într-un fald al îmbrăcămînții.

Cel mai cunoscut luptător cu praștia este David, cel care l-a răpus în legendă pe Goliat. Acesta din urmă era îmbrăcat în armură, purta scut și sabie, avînd, suplimentar, și o lance. David nu avea nici un fel de echipament de protecție, fiind înarmat doar cu praștia și cinci proiectile, avînd însă avantajul mobilității. Încă de la primul proiectil aruncat cu îndemînare, David l-a lovit pe filistin în plină figură, doborîndu-l. S-a repezit și, cu sabia acestuia, l-a decapitat. Este victoria îndemînării și a mobilității asupra forței brute.

În *Iliada*, Homer menționează printre cei prezenți la asediul Troiei pe locrieni, luptători ce nu foloseau sabia, ci arcul și praștia. Trupele de acest fel erau utilizate la pornirea bătăliei. Prin aruncarea de săgeți, pietre și lănci în rîndurile inamicului, făceau o breșă ce urma să fie exploatată de către infanteria grea, hopliții înarmați cu săbii și acoperiți cu armuri. Xenofon, aflat în fruntea unui corp de elită atenian, în anul 401 î.e.n., realizează importanța aruncătorilor și își formează rapid o astfel de unitate auxiliară pentru a o opune perșilor. Mai mult, el ne mărturisește că, deși arcașii persani trăgeau mai departe decît cei cretani, praștiasii din Rodos aruncau mult mai departe decît cei din tabăra adversă și chiar mai mult decît arcașii. Din acea perioadă s-au păstrat proiectile de praștie turnate din plumb. Experiențe moderne au arătat că un aruncător mediu dotat poate atinge cu ușurință distanța de 200 metri la aruncare.

Se utilizau două tipuri de praștii. Cea cunoscută sub numele de „funda”, în latină, era formată dintr-o împletitură din lînă pentru ținut proiectilul și două capete din sfoară. Unul se lega de inelar și celălalt se ținea în pumn. După două sau trei rotiri se dădea drumul capătului din pumn, proiectilul fiind lansat pe orbită. Celălalt tip de praștie se numea „fustibalus”, fiind format dintr-un baston cu o despicătură la un capăt unde se lega suportul proiectilului. Prin aruncare bruscă de sus în jos, unul dintre capetele legăturii scăpa și proiectilul era eliberat. Deși bătălia unei astfel de praștii este mai mică, cu ea se pot arunca proiectile cu masă mai mare. Este cunoscut filmul documentar din timpul asediului Alcazarului, în 1936, cînd în fortăreață au fost aruncate grenade prin această metodă.

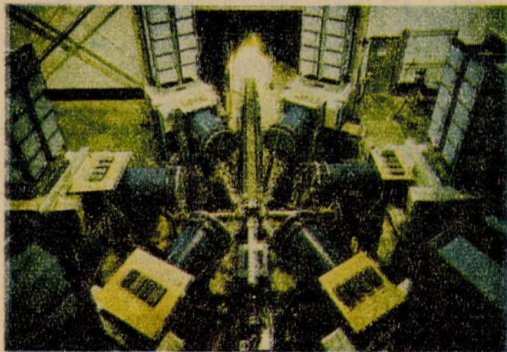
Manualele antice de medicină (Celsus, de exemplu) dădeau metode de extragere a proiectilelor și vindecare a rănilor produse de praștii, iar Vegetius face o adevărată teorie a proiectilelor. Grecii și romanii utilizau proiectile turnate în plumb, de formă biconică sau ovoidală.

Nu putem încheia partea de istorie veche a acestei arme fără a menționa abilitatea indienilor din Peru, care, utilizînd praștia, au produs mari necazuri conquistadorilor spanioli.

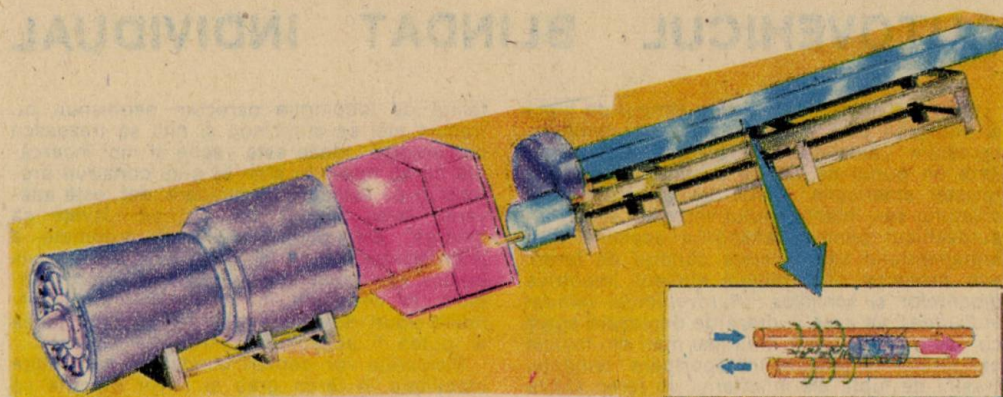
Chiar dacă proiectilul unui aruncător cu praștia putea

Cele două tipuri de praștii: „funda” și „fustibalus”





Lansatorul electromagnetic (sus) și principiul său general de funcționare (jos)



atinge cu ușurință la desprindere 100 km/h (27,8 m/s), energia cinetică a unui proiectil de 20—50 grame aruncat cu această viteză nu putea realiza mare lucru în fața unui cavalerist aflat în plină șarjă la cîțiva zeci de metri. Apariția prafului de pușcă pe cîmpul de luptă a eliminat treptat praștia, făcînd-o să devină o armă istorică.

Iată însă că secolul nostru a readus în atenția celor ce caută întru noutăți, sfidînd preocupările de dezarmare, o variantă modernă a străvechii arme: dacă printr-o „praștie” oarecare am lansa proiectile (fie ele și nucleare) cu o masă suficientă de mică pentru a nu putea fi detectate cu ușurință la mari distanțe, dispozitivul nu ar fi nicicum rachetă (cu rază medie sau chiar mică) constituind în schimb un pas serios pe calea escaladării cursei calitative a înarmărilor. Așa a ajuns în actualitate ceea ce este denumit în literatura de popularizare sub numele de „tun electromagnetic”. Revista „Popular Science” prezintă, într-unul din numerele sale recente, trei variante de contract oferite pentru experimentare în 1989 către DARPA-Defense Advanced Research Projects Agency, care deține direct de Pentagon.

Prima variantă este prezentată de către o echipă de cercetători de la Maxwell Laboratories și utilizează pentru stocarea energiei o baterie de condensatori de mare capacitate. O turbină cu gaz pune în mișcare un alternator de 3 megawați care prin intermediul unui redresor încarcă o baterie de condensatoare ce poate înmagazina o energie de circa 30 Mj. O bobină cuplată cu condensatoarele provoacă o întîrziere, de fapt o modelare a formei impulsului, în așa fel încît energia transmisă proiectilului să fie maximă.

La declanșarea tragerii, proiectilul este injectat de către un dispozitiv cu aer comprimat cu circa 500 metri/secundă între două șine masive de cupru izolate electric între ele. Automat se cuplează șinele cu bornele capacitivelor. Proiectilul este acoperit cu material plastic și un strat de metal. Atunci cînd este lansat între șine, acestea sînt scurtcircuitate de către folia metalică. Curentul avînd o valoare uriașă, folia este vaporizată instantaneu, formînd un nor de particule încărcate. Viteza mare de injecție a proiectilului exclude posibilitatea apariției unor stricăciuni pe suprafața șinelor datorate plasmei incandescente. Deoarece curentul circulă prin plasmă, un puternic cîmp electromagnetic este generat între șine. Acesta accelerează proiectilul o dată cu plasma sub acțiunea unei forțe de tip Lorentz. Experiențele au arătat că se pot atinge viteze de circa 3 km/s, proiectilul avînd atunci cînd părăsește șinele o energie cinetică de circa 1 Mj.

Viteza este totuși limitată de impactul proiectilului cu atmosfera. În lipsa atmosferei, accelerația este direct proporțională cu pătratul curentului, deci în spațiul cosmic se pot atinge viteze superioare.

În artileria obișnuită, explozia încărcăturii propulsive generează presiune; aceasta descrește o dată cu deplasarea proiectilului pe țeavă, descrește și accelerația. În cazul tunului electromagnetic, accelerația poate fi păstrată constantă pe tot parcursul inițial.

Perfecționarea acestui tip de lansator este direct legată de progresele din tehnologiile de realizare a condensatoarelor de mare capacitate, susținătorii proiectului afirmînd că pînă în anul 1990 se vor obține, pe baza apariției de noi materiale, creșteri de pînă la 50:1 ale energiei electrice înmagazinate în aceeași unitate de volum.

O concurență a acestei variante este cea propusă de către un colectiv de la Centrul de electromecanică al Universității din Texas. Sursa de energie este tot o turbină cu gaze ce antrenează un generator de un tip special, denumit de către inventatorii săi compulsator. El nu are nevoie nici de condensatoare și nici de bobine pentru a furniza impulsul de forma dorită. Soluția sa constructivă originală realizează o minimizare a rezistenței electrice interne care limitează puterile de ieșire ale altor tipuri de generatoare. În acest scop, compulsatorul este răcit cu ajutorul unei instalații cu azot lichid. Armăturile sale sînt realizate pe un suport făurit din materiale compozite. La o turație de 9 600 rotații/minut, un volant înmagazinează o energie echivalentă cu 150 Mj. Proiectilul este injectat în țeava cu o lungime de circa 7 metri. Cînd proiectilul scurtcircuitază armăturile țevei, reducînd turația volantului cu circa 10 la sută, se utilizează 20—30 megajouli pentru accelerarea proiectilului. Printr-un ingenios joc de cîmpuri induse și anulate se realizează virfuri de curent de pînă la 4,5 milioane amperi la 6 300 de volți (cel puțin așa susțin proiectanții).

Reculul proiectilului poate fi compensat prin cuplul de forțe ce apare la reducerea bruscă a vitezei volantului. Turbina cu gaz readuce apoi volantul la turația inițială.

Cea de-a treia variantă este propusă de doi inventatori de la Institutul de Tehnologie din Massachusetts, Henry Kolm și Peter Mongeau. Lansatorul lor, denumit „tun cu spire”, utilizează în locul șinelor o bobină. Kolm susține că în acest mod poate economisi putere în comparație cu lansatoarele cu șine. Piesa principală a acestei variante o constituie un nou tip de generator care, susțin inventatorii, „generează de 70 de ori mai multă putere, la o masă egală cu unul convențional”. Kolm susține că în generatorii convenționali se utilizează prea mult fier, numai 2 la sută din masă fiind afectată conductorilor. În noul tip de alternator circa 70 la sută din masă este afectată conductorilor.

Ultima variantă a lansatorului de acest tip are teava formată din discuri găurite, cu un diametru de 250 mm, legate în așa fel încât să formeze o spirală. Deoarece în acest mod la un curent egal poate furniza de 100 de ori

mai multă forță de împingere a proiectilului decât lansatoarele cu șine, curenții vehiculați sînt mai mici și, implicit, generatorul mai puțin masiv.

Proiectilul are și el perii de contact și spire depuse pe exterior. La introducerea, acestea sînt activate prin intermediul șinelor de alimentare. Cîmpurile magnetice din bobina ferii și cele din bobinele proiectilului reacționează aruncîndu-l înainte. În prezent se lucrează la eliminarea alimentării proiectilului prin perii, care în anumite porțiuni și la anumite viteze pot să nu mai facă contact și să întrerupă alimentarea bobinelor proiectilului.

Armele de acest tip au fost asociate de către presa din întreaga lume programului de escaladare a cursei înarmărilor în spațiul cosmic, cunoscut și sub numele de „războiul stelelor”. Ele rămîn capodopere ale tehnicii în slujba morții.

■ Dr. ing. CRISTIAN CRĂCIUNOIU

AUTOVEHICUL BLINDAT INDIVIDUAL

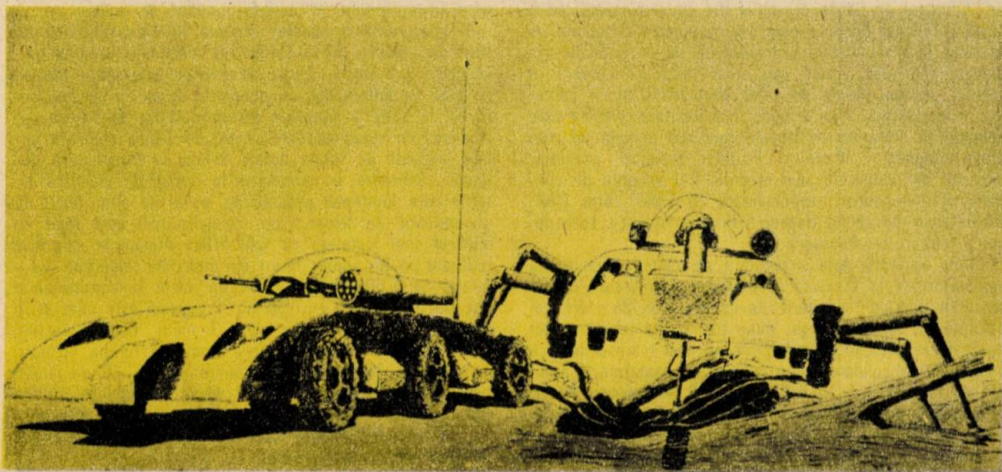
Ceea ce ar mai lipsi de pe cîmpul de luptă al viitorului este o nouă familie de blindate, respectiv „autovehiculul blindat individual”. Este un punct de vedere susținut în paginile revistei americane *Armor*. La dispoziția tanchistului sau infanteristului viitorului va sta un autovehicul pentru transportul acestuia și a armamentului său în orice condiții de teren, sub protecția unui blindaj eficient împotriva gloanțelor și schijelor. „Autovehiculul blindat individual” va avea o viteză de deplasare egală cu cea a rudelor sale mult mai mari din familia blindatelor — tancuri, transportoare blindate, mașini de luptă ale infanteriei. În teren foarte frîmțat, accesibil doar trupelor care luptă pe jos, noul tip de blindat va avea aceeași viteză și agilitate ca un infanterist experimentat. Va fi în măsură să exploateze denivelările terenului și protecția suplimentară oferită de diferite imobile în timpul luptei în localități.

Cum va arăta un asemenea autovehicul?

Autorii proiectului l-au imaginat ca pe un blindat de mici dimensiuni (lungimea 2,2 m, lățime 1,2 m, înălțime 1,5 m), prevăzut cu șase roți și probabil... trei perechi de picioare. Sî-

temul de locomotie oarecum neobișnuit nu trebuie nici să surprindă și nici să trezească neîncredere. Ideea este veche și nici încercările nu au lipsit. În anii '50 s-au construit prototipuri de vehicule cu picioare, dar, este adevărat, le-au trebuit doi ani să „învete să meargă”. Dezvoltarea sistemelor automate, a microprocesoarelor, a însemnat un impuls pentru realizarea unor asemenea prototipuri încît, în condițiile în care există deja mai multe tipuri de vehicule care... „umblă”, ideea ar putea fi acceptată ca realistă.

Picioarele vor conferi blindatului mai multă mobilitate în teren greu și îi vor permite să execute... sărituri. Disponind de un sistem de comandă perfecționat cerut de asigurarea deplasării cu ajutorul „picioarelor”, acesta s-ar putea programa și pentru asigurarea stabilității în timpul săriturii. Propulsia blindatului ar putea fi realizată în acest caz de un motor rachetă, care împreună cu combustibilul necesar nu ar cîntări mai mult de 100 kg și ar putea asigura executarea a 10—15 sărituri în jos sau în sus cu înălțimea maximă de 10 m. Desigur, acest procedeu de deplasare nu va avea



decît rolul să completeze pe cel de bază, în situații deosebite.

Se apreciază că propulsia „autovehiculului blindat individual” ar putea fi realizată de un motor diesel sau un motor turbină. Transmisia hidrostatică corespunde cerințelor celor două sisteme de locomoție (pe roți și pe picioare). Masa blindatului gata de luptă va fi de aproximativ 1100 kg, iar gol 700—800 kg, totul în funcție de tipul armamentului și al blindajului cu care va fi înzestrat.

În această privință o combinație dintre o mitralieră și o instalație de rachete antitanc autodirijate pare soluția cea mai adecvată. Sistemele de ochire zi/noapte vor fi instalate pe casca militarului ochitor, mecanic-conducător și comandantul totodată. Calculatorul de bord va dirija nu numai ochirea și tragerea cu cele două tipuri de arme, dar va afișa o multitudine de informații pe vizorul câștii: despre teren, inamic, condiții de mediu etc., și va asigura simultan trecerea automată de la un tip de locomoție la altul.

Cele două tipuri de armament vor fi montate de o parte și de alta a unei turele confecționate din blindaj transparent. Autovehiculul va fi în întregime ușor blindat.

Un calcul estimativ al costului unui astfel de blindat ne indică suma de aproximativ 500 000 dolari. Promotorii noului concept îi conferă însă valoare de argument. Un autovehicul blindat înzestrat cu un tun, deservit de un echipaj de patru militari, costă peste 2 milioane dolari. Deci, afirmă aceștia, fiecărui membru al echipajului îi revine un sfert din această sumă. Din punct de vedere financiar, autovehiculul blindat individual nu ridică, după opinia specialiștilor occidentali, probleme deosebite. Și — se consideră — nu este oare tentant pentru un comandant ca, pe lângă tancurile cu care pornește la luptă, să dispună de o mare mulțime de autovehicule blindate individuale cu o putere de foc apropiată de cea a tancurilor, dar mai mobile, mai greu de lovit?

Acestea din urmă ar putea fi conduse fie de un tanchist, fie de un infanterist al viitorului. Cei ce înclină spre a doua variantă văd în autovehiculul blindat individual un mijloc de materializare a conceptului de „infanterie blindată”.

■ Locotenent-colonel ing. CRISTIAN CRĂMPIȚĂ

NOI RADARE PENTRU SIGURANȚA ZBORULUI

Dallas, 12 august 1985. Serviciile de securitate ale aerodromului Fort Worth se agită în jurul unei epave carbonizate: aparatul Lockheed L 1011 al companiei Delta Air Lines. Cauza dramel: schimbarea bruscă a direcției și vitezei curenților de aer, survenită în imediate apropiere a pistei de aterizare, a produs prăbușirea aparatului. Acest fenomen, al rafalelor de vînt la aterizare și decolare, este recunoscut ca fiind cauza principală a accidentelor aeriene. Cel mai frecvent, rafalele de vînt sînt produse de ploii puternice, care dau naștere unui curent de aer descendent. Masa de aer rece se formează în partea inferioară a unui nor și se disipează, la nivelul solului, sub forma unui turbion înelar. Un aparat de zbor care traversează zona inferioară a turbionului întîlnește la început un vînt puternic din față, urmat de vînt din spate. În ultima situație, aparatul pierde din forța de sustentaj. Situația devine periculoasă în momentul decolării sau aterizării aparatului.

Problema care se pune este de detectare a acestor rafale de vînt suficient de rapid pentru a permite schimbarea direcției de zbor a aparatului și evitarea zonei periculoase.

După 1970 s-au instalat sisteme de detecție pe majoritatea aerodromurilor din lume. Acestea sînt compuse în prezent din rețele de anemometre, formate în general din cinci aparate

dispușe în jurul aeroportului, iar al șaselea în centru. Anemometrele înregistrează continuu viteza și direcția vîntului la nivelul solului. Informațiile sînt centralizate și prelucrate de un computer, care semnalează perturbațiile periculoase. Din păcate, sistemul nu este infailibil. Dezavantajele majore rezidă în faptul că distanțele mari dintre captatori nu permit sesizarea turbulențelor foarte localizate; în al doilea rînd, situarea la sol a senzorilor face imposibilă sesizarea turbulențelor de altitudine.

Mai multe societăți aeriene au în studiu sisteme de asigurare a securității zborului cu fiabilitate superioară. Una dintre cele mai promițătoare direcții de modernizare ar fi utilizarea radarelor Doppler situate la sol, care ar permite măsurarea vitezelor diferite ale curenților de aer îndepărtați.

Radarul Doppler măsoară decalajul de frecvență al unui fascicul de microunde față de ecoul său reflectat cînd fasciculul incident întîlnește picături de apă sau particule solide. Frecvența ecoului crește cînd particula întîlnită se îndreaptă spre radar și scade cînd aceasta se îndepărtează. Componenta vitezei vîntului pe semnul fasciculului incident este proporțională cu decalajul de frecvență observat.

Acest tip de radar, conectat la unități de prelucrare a informației, formează sisteme-expert care au fost deja experimentate în S.U.A. Se preconizează, în continuare, instalarea lor pe marile aeroporturi din S.U.A.

(După revista „La Recherche”)

Navigația aeriană și cea maritimă depind de giroscopae pentru determinarea corectă a direcției de marș, acestea fiind principalele piese constructive ale piloților automați. Giroscopul standard, așa cum a fost el inventat de către americanul Elmer Sperry în 1914, se compune dintr-un volant acționat de un motor, sistemul

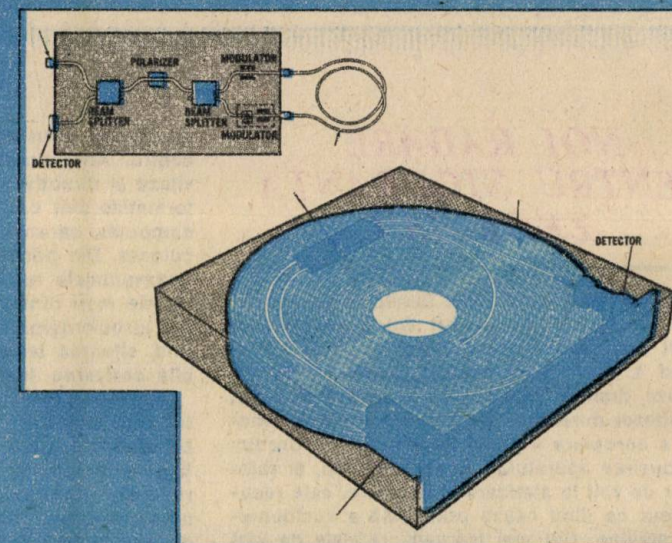
fiind opuse în fază. Valoarea măsurată la ieșire este constantă. Dacă însă bobina cu cei 150 de metri de fibră este rotită în jurul axei, apare o mică defazare între cele două raze. Raza care circulă în sensul rotației trebuie să parcurgă acum un drum mai mare, iar cealaltă invers. Variația tensiunii de ieșire din fotodetector este proporțională cu unghiul de rotație.

Sursa de lumină este o diodă laser, celelalte componente optice, incluzând splitterele, polarizorul și modulatorul, fiind realizate pe un singur cip cu grosimea de un milimetru. Acest cip optic funcționează analog cu cele electronice, fiind realizat pe un suport din niobat de litiu. Electronica de procesare a semnalului este și ea înglobată aici.

Giroscop cu fibră optică

avind proprietatea de a sesiza orice încercare de schimbare a planului său de rotație. Dar giroscopaele inerțiale sînt dispozitive foarte fine, sensibile, cu fiabilitate scăzută și cu un preț ridicat.

Programele înregistrate în ultimul timp de optica electronică au făcut posibilă realizarea unor dispozitive de acest tip în care nu se mișcă decît o rază de lumină. Ideea de bază este simplă. Lumina generată de o diodă laser de mică putere este separată în două raze și se lansează prin cele două capete ale unei fibre optice cu un diametru egal cu cel al unui fir de păr. Cele două raze se transmit prin fibra spiralată în cele două direcții opuse și sînt reunite cînd ies. Lumina la ieșire este măsurată cu ajutorul unei fotodiode, iar semnalul transformat în tensiune. Dacă bobina este staționară, intensitatea celor două raze este identică, ele



Aceste giroscopae sînt extrem de sensibile și pot sesiza viteze unghiulare cu valori de minimum o zecime de grad pe oră! La cealaltă extremă sînt sensibile pînă la o mie de grade pe secundă, performanțe inimaginabile pentru giroscopaele inerțiale.

Prototipul din figură are fibra optică bobinată la un diametru de circa 80 mm.

Un sistem de navigație operațional ar trebui să conțină trei astfel de spire, montate adecvat pentru a sesiza mișcările pe trei axe, cu logica electronică înglobată. Gabaritul redus, greutatea mică, rezistența la șocuri și vibrații, precum și la o gamă largă de temperaturi fac giroscopul optic deosebit de valoros în spațiul cosmic și în aeronautică.

■Dr. ing. CRISTIAN CRĂCIUNOIU

Enigma „Triunghiului Bermudelor“ începe să se clarifice?

În anul 1945, în zona Bermudelor, în condiții de zbor excelente, și-au pierdut simultan orientarea și au dispărut cinci bombardiere americane. Nu s-au găsit nici un fel de indicii ale catastrofei. În raportul comisiei oficiale se spunea că „...nu putem emite nici cea mai aproximativă supoziție în legătură cu cele întâmplate“.

Atunci a început, pentru prima dată, să se vorbească despre taina „Triunghiului Bermudelor“, unde, după cum s-a aflat, din 1914 au dispărut fără urmă, cu nave și avioane, circa 2 000 de oameni. În zilele noastre, în această zonă continuă să dispară fără urmă anual câteva nave, unele dintre ele pe vreme frumoasă și fără să lanseze semnale SOS.

Chestiunea Bermudelor este studiată la diferite nivele — de la amatori-entuziaști până la expediții științifice de prestigiu. În cei cincizeci de ani de când dăinuie „boomul Bermudelor“, mulți savanți au vizitat acest loc „sinistru“. Au fost acolo și specialiști ai Institutului de Oceanologie al Academiei de Științe a U.R.S.S., dar n-au descoperit nici un fel de miracole. Și totuși, nu s-au întors din expediție cu mîinile goale. În Marea Sargaseilor, ei au înregistrat un fenomen interesant — formarea în apele oceanului a unor puternice turbioane, asemănătoare cicloanelor atmosferice. Diametrul lor atinge 200 km!

Este „acuzată“ gravitația

Ghenrih Talalaevski a studiat timp de mai mulți ani problemele gravitației și a elaborat o teorie care stabilește natura diferită a accelerației liniare și a celei circulare. Potrivit calculelor efectuate de savantul sovietic, un corp aflat în mișcare de rotație pierde din greutate, iar la atingerea unei anumite viteze critice capătă chiar o greutate negativă. Experiențe care confirmă acest fapt s-au întreprins cu mult timp în urmă. Astfel, în 1975, fizicianul englez E. Laytwait a publicat rezultatele experiențelor sale. Un dispozitiv prevăzut cu un giroscop ce se învîrtea cu viteză foarte mare devenea mai ușor cu 10 la sută. Dar savantul englez n-a putut explica teoretic acest fapt.

Experiențe asemănătoare s-au întreprins și într-un institut de cercetări din Moscova, unde pierderea de greutate a ajuns la 14 procente. Noua concepție i-a oferit lui Talalaevski posibilitatea de a explica natura trombelor, capabile să ridice și să transporte la distanțe mari oameni, animale și chiar case întregi. Iar descoperirea de

către oceanologi a zonelor turbionare din apele oceanului i-a dat cercetătorului ideea de a clarifica, pe baza teoriei sale, miracolele „triunghiului“. (Menționăm că teoria sa se sprijină nu pe geometria lui Reimann, ci pe geometria spațială, mult mai generală, creată de Finsler.)

— Să luăm cazul neelucidat pînă în prezent despre care a informat la vremea respectivă săptămînalul elvețian „Weltwoche“ (numărul 41/1975), spune Ghenrih Talalaevski. La începutul anilor '70, cu 20 de minute înainte de aterizarea pe aeroportul american Miami, a dispărut de pe ecranele radar un avion de pasageri al companiei „National Airlines“. După zece minute, aeronava a reapărut pe ecranele radar și a aterizat cu bine. În timpul zborului, echipajul n-a observat nimic neobișnuit. La aterizare însă s-a constatat că toate ceasornicele de la bord rămăseseră în urmă cu zece minute. Dar la decolare ceasornicele fuseseră verificate și nu se semnalaseră nici un fel de diferențe între ceasornicele turnului de control și cele de la bordul avionului. Dacă vom încerca să clarificăm acest aspect cu ajutorul teoriei relativității restrînse a lui Einstein vom constata că pentru apariția unei asemenea diferențe de timp avionul ar fi trebuit să zboare cu o viteză apropiată de viteza luminii. În realitate, viteza a fost mult mai mică. Prin urmare, în acest caz, teoria relativității nu poate explica fenomenul.

A respinge pur și simplu tot ceea ce nu concordă cu reprezentările noastre despre lume înseamnă a ne situa pe poziții lipsite de perspectivă. În acest caz n-am avea alte soluții decît să declarăm plămuiți o multime de fenomene similare. În consecință, să acceptăm temporar verosimilitatea fenomenului respectiv și să încercăm să-l găsim o explicație rațională...

Potrivit ecuațiilor gravitaționale ce decurg din teoria propusă de Talalaevski, un corp care se rotește pierde din greutatea sa. Totodată, în centrul mișcării de rotație, greutatea sa crește, și crește cu atît mai mult cu cît masa inițială a substanței care se rotește este mai mare. Iar în zona Bermudelor se petrece tocmai un asemenea fenomen. Acolo, în centrul uriașelor turbioane oceanice apar anomalii gravitaționale. Și dacă o navă nimereste în centrul de rotație, puternica forță gravitațională o va trage la fund. Același lucru se va întîmpla și cu un avion, cum probabil s-a și întîmplat în 1945 cu formația de bombardiere americane. Puternicii curenți submarini încheie tragedia, purtînd rămășițele epavelor la sute de kilometri distanță de locul sinistrului.

Să revenim la aeronava de pasageri a Companiei „National Airlines”. Ea a aterizat totuși fără probleme. Cum poate fi explicat acest fapt? Ghenrih Talalaevski consideră că și în acest caz poate fi găsită o explicație rațională:

— Dispunem de o cifră — 10 minute, cu care ceasornicele au rămas în urmă. Apellnd la teorie, aflăm că în cazul unei deformări a spațiului care ar da o asemenea încetinire a mersului ceasornicelor masa avionului aflat în zbor ar fi trebuit să crească de circa două ori. După cum am văzut, această sarcină s-a dovedit suportabilă pentru aparatul respectiv. Dar dacă ruta avionului ar fi trecut mai aproape de centrul mișcării turbionare, gravitația sporită ar fi putut provoca o catastrofă. Anomalia se explică și prin dispariția aparatului de pe ecranele radar. Într-un spațiu deformat, semnalul putea să devieze și să nu se mai întoarcă la instalația de emisie...

Trebuie menționat faptul că, în zona respectivă, tabloul anomaliilor gravitaționale este complex, fiind determinat nu numai de mișcarea turbionară a maselor oceanice, ci și de structura internă a Pământului. Astfel, cu ajutorul unui altimetru de înaltă frecvență, astronauții americani au înregistrat în „Triunghiul Bermudelor” o depresiune în suprafața oceanului cu o adâncime de 25 metri. Probabil că modificările gravitaționale propriu-zise n-au putut fi înregistrate intrucît, pentru astronauți, ele se confundau cu fîndalul gravita-

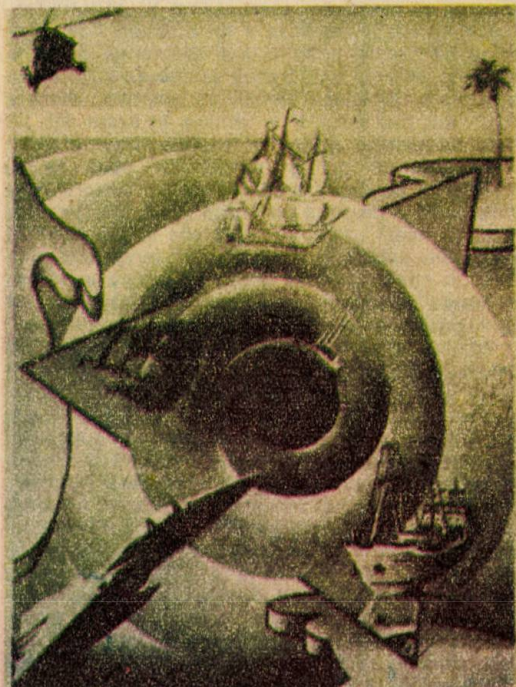
țional al Pământului. În afară de aceasta, la înălțimea orbitei pe care evoluau, atracția gravitațională era diminuată. Dar la navele și avioanele aflate în zona „triunghiului”, în cazul apariției anomaliilor, sistemele mecanice ale aparatelor de navigație pot fi scoase din uz. Nu se mai îndreaptă spre polul magnetic al Pământului nici acele îngreuiate ale busolelor, cu atît mai mult cu cît intensitatea acestor anomalii nu este constantă. În treacăt fie spus, asemenea variații gravitaționale de joasă frecvență pot provoca dereglări psihice (se cunosc situații în care nave aflate în perfectă stare au fost abandonate de echipajele respective) sau chiar moartea. Acest aspect trebuie de asemenea avut în vedere în cazurile de pierdere bruscă a legăturii.

După cum se știe, în literatura pe această temă sînt descrise numeroase cazuri în care, după îndeplinirea unor misiuni de zbor în zona „triunghiului”, avioanele veneau la aterizare înainte de timpul stabilit, de parcă ar fi zburat ajutate de un vînt prielnic foarte puternic. Dar serviciile meteorologice nu consemnaseră prezența unor asemenea curenți. Savantul explică fenomenul respectiv în felul următor:

— După părerea mea, cauza o constituie tot anomaliile gravitaționale. De altfel, un efect similar este cunoscut de mult timp. Așa se comportă de pildă o rachetă la trecerea pe lîngă un corp masiv, să zicem, o planetă. Forța gravitațională sporită aruncă avionul ca din praștie, și acesta, consumînd aceeași cantitate de carburanți, zboară cu o viteză mai mare...

„Triunghiul Bermudelor” nu este singurul loc pe globul pămîntesc unde se petrec tot felul de „miracole”. De o tristă faimă se bucură, de asemenea, zona cuprinsă între Hong Kong, Filipine și Taiwan. Și aici, în „Marea Diavolului”, se observă virtuteji marine. Evidența navelor dispărute fără urmă în „Triunghiul Diavolului” a început să fie ținută acum șase secole. Documentele dovedesc că sute de nave au dispărut pe vremea calmă, fără vînt. De regulă, nu se găsesc nici un fel de sfîrșimături. Într-un cuvînt, există multe asemănări cu „Triunghiul Bermudelor”. Guvernul japonez a declarat această zonă periculoasă pentru navigație. Și cu toate că savanții nu vîd nimic supranatural nici în fenomenele ce se petrec aici, pe aviatori și marinari nu-i satisfac nici un fel de explicații, chiar și pe deplin firești, ale cauzelor pieririi navelor. Pe ei îi preocupă în primul rînd posibilitatea evitării unor asemenea catastrofe. Dar există o asemenea posibilitate?

— La rezolvarea acestor probleme trebuie să-și aducă aportul specialiștii, încheie convorbirea noastră Ghenrih Talalaevski. Pot doar să spun că toate navele trebuie să fie capabile să suporte suprasarcini considerabile, asemenea navelor cosmice, iar aparatura să fie protejată prin dispozitive antigravitaționale. De pildă, într-o zonă cu anomalii gravitaționale, dispunerea greșită a încărcăturii pe o navă poate, pur și simplu, să rupă nava în două.



(După revista „Sputnik”)

■ Traducere și adaptare :
colonel (r) AL. COVALIU

Evoluția cunoștințelor științifice scoate în evidență un fapt aparent paradoxal, subliniat de unul din marii fizicieni ai timpului nostru, Alfred Kastler: „...progresele care au fost realizate de la începutul secolului au drept straniu revers să ne facă materia mai puțin familiară și mai puțin «naturală». Așa progresa știința: ea nu deschide căi noi decât cu prețul părăsirii celor vechi”. Această situație este relevantă în domeniul biomedicinii, unde, cu toate acumulările de cunoștințe din ultima vreme, explicația unor fenomene, mai dinainte cunoscute, nu a putut fi încă oferită. Poate că cel mai ilustrativ exemplu este furnizat de hipnoză și telepatie, care utilizează un canal special de transmisie la distanță a unor informații biologice.

Interesul față de aceste manifestări a apărut încă din secolul trecut, primul dintre fenomene fiind asociat în special de numele medicului vienez F.A. Mesmer (1734—1815) care, practicând medicina la Paris, a convenit că anumite forme de contact interpersonal pot induce foarte ușor unor bolnavi stări de transă hipnotică. Propunându-se diferite teorii pentru explicarea fenomenului, cum ar fi de exemplu cele „fluidistice”, lansate de către Deleuze, sau animiste, ce puneau accentul pe sugestie, hipnoza începe să capete unele explicații demonstrabile abia prin lucrările de fiziologie experimentală inițiate de I.P. Pavlov.

Studiul științific al telepatiei debutează în Anglia, în anii 1860, reactualizându-se apoi în 1930, grație cercetărilor efectuate la Universitatea Duce de către prof. J.B. Rhine. În experimente organizate și interpretate într-o viziune statistică, acesta reușește să demonstreze realitatea posibilității de transmitere la distanță a unor informații biologice, pe un canal al cărui substrat nu a fost în măsură să-l determine. În zilele noastre, dezvoltarea cercetării fenomenului telepatic a căpătat o mare extindere, în special în U.R.S.S. și S.U.A., și a dus la apariția unei discipline științifice cu o personalitate proprie — psihotronica.

Pe de altă parte, dacă unele mecanisme ale hipnozei au putut fi descifrate, datorită investigațiilor clinice ale lui Charcot și celor de fiziologia sistemului nervos central efectuate de școala lui Pavlov, mecanismele telepatiei nu au putut fi descifrate. Așa cum afirma unul din cercetătorii acestui domeniu, sintem în fața unui fenomen natural, la care se pot evidenția efectele unei comunicări, deseori la mari distanțe, dar la care rămân necunoscute atât mecanismele de emisie, cât și cele de recepție. Nu s-a putut încă depista care este de fapt canalul de transmisie a informației telepatice și care este vectorul purtător al acesteia. Faptul că acest tip de legătură nu este de natură electromagnetică s-a dovedit experimental: efectul telepativ nu scade cu inversul pătratului distanței ($1:d^2$), așa cum se întâmplă în cazul radiotelegăturilor; de asemenea, se remarcă lipsa oricărei influențe a ecranării electromagnetice asupra acestui tip de interacțiune biologică la distanță. O serie de cercetări întreprinse în țara noastră de școala prof. Gh. Cartianu, ca și cele efectuate în U.R.S.S. de I.M. Kogan și în S.U.A. de R. Targ nu exclud posibilitatea ca aceste legături să aibă purtătoare electromagnetice cu o mare lungime de undă și o frecvență extrem de joasă. Concomitent, există și opinia că transmiterea bioinformațiilor se realizează prin intermediul unor cîm-

puri mentale cu proprietăți net diferite de cele ale undelor electromagnetice.

Asemenea cercetări au fost efectuate și în țara noastră de unele personalități medicale, obținându-se rezultate valoroase. Ele evidențiază capacitatea transducerii mesajelor mentale de suferință fizică sau emoțională. Astfel, prof. P. Brânzei nota în apreciatul său volum „Itinerar psihiatric”: „Este interesant de semnalat că transmisiile mentale au putut fi interceptate sau «bruiate» de un al treilea subiect interpus în «emisiune», iar perturbanțe atmosferice au distorsionat buna lor desfășurare. Aceste date reamintesc unele tentative de studiu a fenomenelor extrasenzoriale pe care noi le-am realizat la «Socola», în 1939 și 1940, sub control de echipă, cu ajutorul unui subiect sensibil, transpus în stare de somnambulism hipnotic. Dintre aceste experiențe, atrăgea atenția — în primul rînd — posibilitatea urmăririi la distanță a comportării unei persoane (despre care participanții la experiment nu aveau cunoștință), reactivitatea dureroasă a subiectului... Datele enunțate sugerează existența unui cîmp energetic (de natură neidentificată cu certitudine) care să medieze semnalele extrasenzoriale”.

Pe de altă parte, în cercetările făcute de către prof. Gh. Cartianu și școala sa se pleacă de la constatarea că organismele biologice au capacitatea de a emite și recepționa unde electromagnetice de mică intensitate în banda de 8—30 Hz. Aceste unde au calitatea de a se propaga în fasciculul format între pămînt și ionosferă, cunoscut sub denumirea de „zonă Schumann”. Printre alte proprietăți, aceste unde au și însușiri ce permit mărirea coeficientului de compatibilitate a rezonanței lor cu ritmurile cerebrale alfa. Este posibil ca pe această cale să se transmită semnalele telepatice la mari distanțe.

Actualitatea acestor cercetări este relevată și de faptul că anul trecut a avut loc un set de experiențe comune sovieto-americane, de transmisie telepatică a unor mesaje între America și Extremul Orient sovietic. De altfel, gama aplicațiilor practice atît în hipnoză, cît și în telepatie nu încetează să se extindă. În literatura de specialitate se arată că subunități militare care s-au antrenat în poligoane și aplicații, după o prealabilă pregătire în ședințe colective de hipnoză, au realizat performanțe ce depășeau de cîteva ori baremurile normale.

Și o ultimă noutate: Agenția Japoneză pentru Știință și Tehnologie a anunțat lansarea proiectului pentru construirea unui computer din generația VI. Se au în vedere variate forme de percepție extrasenzorială și parapsihologică, pentru a se urmări dacă aceste forțe ale creierului, considerate pînă nu demult oculte, pot fi puse la lucru, prin intermediul unor senzori conectați la calculator. Cu fiecare descoperire, știința pătrunde în adîncimea cunoașterii a tot ceea ce este legat de ființa umană, spulberînd mituri vechi sau mai noi.

TRANSMISIA INFORMAȚIEI BIOLOGICE LA DISTANȚĂ

DESPRE CHIBRITURI

Ce poate fi mai simplu decât chibritul? Ne folosim de el în fiecare zi. Și totuși, istoria fabricării chibriturilor nu-l deloc simplă...

Apariția chibritului este legată de descoperirea fosforului. Primele bețe de chibrit au fost folosite de chimistul german Camerer. În 1833, el a fabricat o substanță inflamabilă conținând fosfor alb. Doi fabricanți vienezi au cumpărat patentul și au construit o fabrică de chibrituri. Apăruti cu mai bine de un secol și jumătate în urmă, „strămoșii” chibriturilor de astăzi aveau în compunere fosfor alb și se aprindeau cu ușurință, la cea mai mică frecare de o suprafață uscată — talpă, ușă, perete etc. Chibriturile respective erau însă otrăvitoare.

Oamenii au continuat să caute alte substanțe pentru fabricarea gămăliilor de chibrit, care să nu prezinte pericol pentru sănătate. Astfel, din compoziția substanței inflamabile a fost eliminat fosforul alb. Sarea lui Bertholet a fost înlocuită cu salpetru, cu oxizi de plumb și potasiu. Chibriturile fără fosfor nu se aprindeau însă prin frecare de suprafețele obișnuite. Atunci, pe cutii s-a aplicat o substanță specială în compunerea căreia intrau

fosfor roșu, inofensiv, clei și câteva substanțe capabile de o ardere mai bună. Așa au apărut „chibriturile suedeze”, denumire datorată faptului că au fost fabricate, pentru prima oară, în Suedia. Ele erau întrebuintate și apreciate în întreaga lume. Inventatorii nu s-au oprit însă aici. Astfel, în 1894, A. Saro, din Argentina, avansează ideea să se fabrice chibrituri din fire de hîrtie răsucită, calculînd chiar economiile de masă lemnoasă ce-ar fi fost realizate. De asemenea, englezul Bell a propus, în 1866, ca gămălia de chibrit să fie îmbrăcată cu o cămașă de protecție din material neinflamabil. Au fost și specialiști care au adus ca inovație folosirea ambelor capete ale bățului de chibrit.

Astăzi, alături de chibriturile obișnuite, se fabrică aprinzătoare de forme și mărimi diferite. Există bețe de chibrit lungi de circa 30 cm, numite „de cămin” și folosite la aprinderea sobelor și cuptoarelor cu gaz. Există chibrituri mijlocii — circa 10 cm — pentru aragaz. Au fost realizate și chibrituri cu destinații speciale, care nu pot fi stinse nici de un uragan. Ele ard cu o flacără strălucitoare, de culoare alba, verde sau roșie. De obicei, sînt destinate pentru trusele vinătorilor și geologilor.

Cu siguranță, istoria fabricării chibriturilor nu se va opri aici. Zilnic, în lume se aprind miliarde de bețe de chibrit. Oare cine stă să se mai gîndească la istoria acestui băț banal? (D.R.)

RADIOLOCATOR TRANSORIZONT

Specialiștii N.A.T.O. sînt preocupați de realizarea unui sistem costier de supraveghere care să permită descoperirea la distanțe cît mai mari a unor ținte aeriene și navale. Se are în vedere că sistemele clasice radar, care funcționează în gama undelor ultrascurte, nu pot depista obiective situate dincolo de orizontul antenei. Astfel, o instalație radar situată la 1 000 m altitudine poate descoperi o țintă la maximum 130 km. Pentru a mări posibilitățile de descoperire, un grup de lucru N.A.T.O. a luat în discuție folosirea

sistemului radar transorizont.

Principiul de funcționare constă în utilizarea capacității de reflexie a undelor radio de frecvență înaltă de către straturile ionizate ale atmosferei. În acest scop, firma engleză MARCONI a lansat, în 1985, un program de cercetări care, în 10 luni, s-a concretizat în instalarea unui radiolocator experimental. După circa 2 ani de încercări și perfecționări, în martie 1988 a fost acceptat în cadrul N.A.T.O.

Radiolocatorul transori-

zont utilizează unde radio polarizate vertical, cu frecvențe între 4 și 20 Mhz, care se folosesc în tehnica salturilor rapide de frecvență și a frecvenței optime. Din punct de vedere tehnic, sistemul este realizat în două variante: cu antena de emisie și cea de recepție situate la o distanță minimă de cel puțin 400 m, cu un sistem unitar de comutare pe emisie și recepție, asigurînd o bătaie de circa 180 km, și un alt mod de dispunere a antenelor — la distanță de 50-100 km una de alta, fapt care permite mărirea substanțială a puterii de emisie și o bătaie dublă (circa 360 km).

Firma MARCONI, în dorința de a realiza ciștiguri cît mai mari, a prezentat țării N.A.T.O. diverse variante posibile ale acestui sistem, inclusiv instalate la bordul unor nave.

Un inamic perfid — TUTUNUL

În Europa, tutunul a pătruns abia după descoperirea Americii. Când Cristofor Columb ajunse în insula Cuba, trimise doi din tovarăși să cerceteze ținutul. Ei întâlniră în drum mai mulți bărbați și femei care țineau în mână cite un sul de foi răsu-cite, aprinse la un capăt, din care trăgeau cu sete, risipind în aer roto-goale de fum. În naivitatea lor, consumatori plantei ce avea să fie cu-noscută sub numele de „petun” (tu-tun) aveau impresia că prin fumul inhalat geniul bun se coboară asupra lor. Foile de tutun se purtau la git, într-o pernă, iar fetele de măritat îl atârnavă la brâu. Numele de „tabac” vine de la localitatea Tabacco din Antilele Mici, unde spaniolii au înălțat din nou această plantă. În Anglia, cel care a adus tutunul a fost Walter Raleigh. Se spune că servitorul său când l-a văzut pentru prima dată fumând i-a turnat speriat o cană de apă pe creștet, crezând că a luat foc. Cea care avea să răspindească această modă în Europa a fost Cate-rina de Medicis, regina Franței. Jean Nicot, ambasadorul Franței la curtea Portugaliei, unde această plantă era deja cunoscută, i-a adus reginei bucuria de leac pentru a-și trata vestitele-i migrene. Se spune că, după zece ani de căsătorie ste-rilă, Caterina a avut pe rând trei fii: Francisc II, Carol IX și Henric III. Primul a murit intoxicat din cauza unei alifii cu suc de tutun preparate de alchimisti epocii pen-tru a-i vindeca o boală de piele. Re-gina era pătrunsă de credința indie-nilor că tutunul are proprietăți mira-

culoase. Pornit de la curte, acest „mit” nefast al tutunului s-a răspin-dit vertiginos, având faima că vin-deca astmul, oțtăca, frigurile, guta, turbarea, „albea” dinții și combă-tea... chelia. Această stare de igno-ranță nu a durat însă prea mult. S-a observat de-a lungul anilor că tutu-



nul, departe de a fi o plantă tămădu-itoare, este cauza a numeroase im-bolnăviri grave. Începe epoca prohi-biției. Primul monarh care oprește comercializarea tutunului este Ludo-vic al XIII-lea. Walter Raleigh, cel care introdusese periculoasa plantă în Anglia, a fost decapitat de regele Iacob I, cel mai mare adversar al tu-tunului. Pedepsele împotriva fumăto-rilor s-au declanșat, pe scară mare, îndeosebi în Orient, unde acestora li se tăiau buzele sau nasul. Pe vremea lui Mahomed al IV-lea, cei care fu-

mau pe stradă erau spinzurați în piața publică. Mai întâi li se vira o pipă pină în fundul nasului și li se ațirna de gît o legătură mare cu foi de tutun. În Persia, fumătorii erau arși pe rug. Focul era alimentat cu foi de tutun; în acest mod, credea șahul, cel ars va muri sătul de fu-mat. Pedepse grele se aplicau fumă-torilor și în Rusia, unde celui prins că fuma i se dădeau 60 de lovituri pe tălpile goale; a doua oară i se tăia nasul, iar la a treia tentativă era... decapitat.

Cu toate aceste sinistre pedepse, „fructul oprit” s-a dovedit a fi și mai dorit, așa încît dăunătorul obicei de a fuma s-a păstrat pină în zilele noastre.

Aroma fumului de tutun provine din arderea nicotinei care se gă-sește în frunzele plantei în proporție diferită, după specii. Astfel, tutunul de Havana conține 2—6 la sută ni-cotină, cel de Algeria 3—5 la sută, Virginia 6—8 la sută, iar cel culti-vat la noi 1—3 la sută. Această substanță este atât de puternică încît numai cîteva picături puse pe cor-neea unui animal îl pot ucide ime-diat. Intoxicațiile cu nicotină se ma-nifestă prin senzație de căldură, dia-ree, vertij, o paloare accentuată a feței, tremurături și chiar convulsii. Tabagismul cronic determină pierde-rea memoriei, tulburări cardiace, ateroscleroză. La persoanele care fumează cu pipa se poate dezvolta în timp un cancer al buzelor sau al lim-bii. Fumatul conduce la pierderea poftei de mîncare, la apariția bronși-tei cronice și a cancerului pulmonar. Acest dăunător obicei poate contri-bui la scăderea fertilității cuplului, precum și la nașterea unor copii prematuri sau malformați. De rețin-ut, același pericol, sau poate mai mare, îi amenință și pe fumătorii pa-sivi!

■ MARIA PREDOȘANU

RĂDĂCINA VIETII

În limba chineză Ginseng înseamnă „rădăcina în formă de om”. Această plantă, cu calități de excepție, mai este cunoscută și sub numele de „rădăcina vieții”. Cu 5 000 de ani în urmă, vrăcii tibetani cunoșteau că extractul de Ginseng pre-lungește viața și dă vigoare celui epuizat de o boală grea. Fiind răspândită în cîteva zone geo-grafice din Asia, această plantă miraculoasă a fost adesea apreciată în aur. Chiar și în regiunile unde crește este o adevărată performanță să fie depistată în tufisurile compacte sau în locurile izolate unde se dezvoltă.

Perioada optimă de recoltare este intervalul au-gust-septembrie, cînd Ginsengul poate fi recu-noscute după fructele de culoare purpurie din vir-ful tulpinei. Este o mare șansă ca cineva să recol-teze trei-patru rădăcini într-un sezon.

Rădăcina crește anevoie, ajungînd după 10—15 ani la circa 300 de grame. Acum are și o putere terapeutică optimă. Au fost găsite și exemplare de 400—600 grame, dar aceasta înseamnă că au atins vîrsta de cel puțin 50 de ani.

Medicament natural deosebit, extractul de ră-dăcină de Ginseng, administrat numai sub supra-veghere calificată, are o serie de proprietăți cura-tive unanim recunoscute: sporește capacitatea de efort intelectual și fizic, reglează tensiunea arte-rială, este un tonifiant excelent în caz de epuizare fizică și de stres, fortifică organismul împotriva infecțiilor etc. (C.S.)

O MEDITAȚIE ROMÂNEASCĂ ÎN PIATRĂ

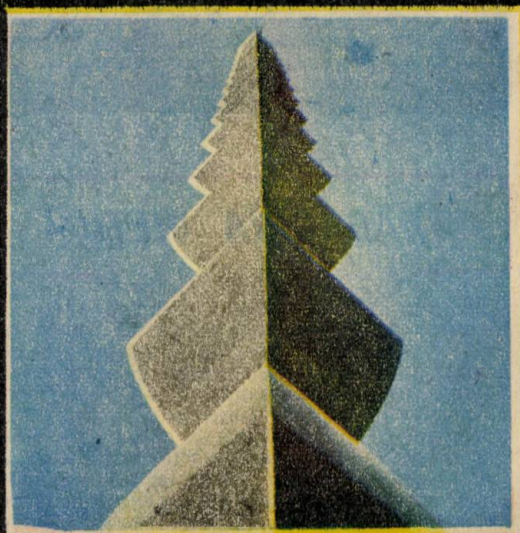
În realizarea ansamblului de la Tg. Jiu, Constantin Brâncuși a avut șansa întâlnirii unui comanditar lipsit de rigiditate, fericit doar să vadă ridicându-se în țară o operă importantă care să se datoreze artistului. Tema e cunoscută: comemorarea eroilor căzuți, în primul război mondial, în luptele pentru desăvârșirea unității naționale și statale.

Ansamblul exprimă, cu laconismul care-i este caracteristic (repetiția elementelor constitutive și a ritmurilor decorative dirjează intructivă o atare lectură), ideea comununii, a legăturilor indestructibile între indivizi prin afecțiune, a fraternității către care poate, și trebuie, în înțelesul cel mai înalt al cuvântului, să aspire o colectivitate. Fără îndoială, omagierea colectivității are în ochii noștri o deplină îndreptățire, un prestigiu moral, dar ea mai denotă, săvârșindu-se tocmai din perspectiva acestei colectivități, simplu, firesc — înfrângând orice urmă de ratorism, altfel spus, orice semn de oboseală ori gratuită speculație intelectuală — o depășire a crizei individualismului artei moderne. Ca unul să exprime totalitatea, convingător, trebuie de fapt să și-o asume, imbinând gestul de apăsată insurgență personală cu cel anonim, acceptat în unitate, asemenea înțeleptelor aforisme bătrâne.

Lucrările, cu remarcabilă tranșanță formală, se sustrag totuși formulării tranșante a unei semnificații. Pentru că nu narează și nu simbolizează. Sint prezențe sugestive, fecunde, vădind bogăție potențială. Coloana, ritual al privirii, eșilată parcă, neverosimil în spațiu, ne impune ca efigie a timpului, virtual și practic incomensurabil, pe care, omenește, nu-l putem percepe decît ca pe o egală succesiune de începuturi și sfîșituri, făcîndu-ne să ne gîndim că la intersecția fiecărui modul romboidal se consumă o bucurie și o durere, o creștere și o descreștere luînd ceva din atotputernicia destinului, primit cu un calm suveran tocmai datorită formulei matematice prin care devine sensibil. Coloana este reprezentarea geometrică a mișcării fără început și fără sfîșit, o proiecție mentală a curgerii, în a cărei inexorabilă monotonie se poate

descoperi supremul principiu al repetabilității infinite, asemănător înseși vieții.

Poarta și Masa, ritualuri ale deplasării și așezării, presupun alegerea unui drum și aflarea unei opriri în vederea oficierei festinului spiritual. Și Poarta și Masa revendică, în maniera dialogului filosofic, coeziunea umană, atingerea perfecțiunii globale prin atracția și indestructibila aliere a părților. Volumele Mesei se articulează pereche, coloanele Porții proclamă semnul perechii, visînd să fie un nou ordin arhitectural, superior tuturor formelor ornamentale cunoscute, prin voința de a încheia un înțeles, de a se impune ca expresie. Cele trei monumente ne apar ca reprezentări ale echității





absolute, unde singurul orgoliu omenesc îngăduit este cel de a fi, de a fi pentru clipă și pentru eternitate.

Un alt aspect frapant al ansamblului, de la Tg. Jiu se poate descifra în privința plasării lui în timp. El pare nou, veșnic nou (și într-un fel și este, căci a „împlinit” abia 50 de ani, gloria lui consolidându-se abia de vreo două decenii și jumătate, fiindcă după realizarea lui au urmat evenimentele cunoscută, al doilea război mondial, urgențele edificării epocii noi, socialiste), dar de o nouitate neperisabilă, venind parcă mereu din viitor. Ne pare însă deopotrivă vechi, trăsătură care ar infuza viziunii insolite a creatorului chiar temeiurile stabilității, aerul imperioasei necesități. El trebuia să existe deci pentru noi, și pentru alții, ca arhitectura și statuia egipteană, greacă, indiană, aztecă. Când bunul pictor naiv Roussseau-Vameșul îi spune lui Brâncuși că a transformat anticul în modern da și cea mai exactă definiție critică a artei sculptorului, cum susține Giuseppe Marchiori.

Asupra acestei definiții se cuvine să meditam. Pornind de la ea se ajunge la disocieri dintre cele mai surprinzătoare. Reputatul estetician Giulio Carlo Argan, de pildă, observă că la Brâncuși forma individuală are valoarea formei universale, că el alătură, de fapt, în mod singular și cu totul miraculos, doi termeni incompatibili în concepția artei moderne, „invenția” și „repetiția”. Iată și motivul pentru care Argan, cu pătrunzătoare intuiție, îl numește pe Brâncuși un anti-Picasso. Primul vede istoria (lumea) din perspectiva unității fundamentale a lucrurilor, în vreme ce ultimul vede extensia ei, gestul uman irepetabil, conglomeratul revărsat spre infinit, refuzând repetiția, iar prin aceasta caracterul specific uman pe care ea îl are.

Brâncuși nu împacă extremele plasându-se pe o convenabilă linie mediană, ci își asumă extremele, ca fațete ale aceleiași tot, deschizând o uriașă acoladă a timpului, spațiului și, în ultimă instanță, a întrepătrunderii umane. Traectoria artei este vastă și impresionantă în raport cu traectoria scurtă și efemeră a curentelor și mișcărilor artistice. A fost un singular, cu discipoli care au dispărut încă înaintea lui. Formele ansamblului de la Tg. Jiu sînt și ele „istorii” ale formelor precedente, formele țărănești moștenite, ale numeroaselor „varianțe” concepute de artist în atelierul său, cu mulți ani înainte, în sfîrșit, ale formelor universale cu care se înrudesce dar sînt, totodată, invenții pure, prin izolarea din contextul

lor domestic și transfigurarea lor în obiecte ale contemplației, active însă, vii cu alte cuvinte, tocmai datorită structurii lor ritmice, a repetiției care ne dă sentimentul organicului, al însuși naturalului.

Ansamblul de la Tg. Jiu aparține, în egală măsură, sculpturii și arhitecturii, este, mai bine zis, o sculptură organizată spațial în spirit arhitectonic, dar și o arhitectură destinată exclusiv privirii, o arhitectură a cărei funcționalitate constă în etalarea desăvîșirii plastice, și a unui înțeles spiritual superior. Brâncuși întreprinde în orașul de lângă Jiu o sinteză unică a celor două domenii, amintind de experiența altor secole, lecție ce n-a fost sesizată pe de-a întregul, cu atât mai puțin continuată. De altfel, întreaga sa artă este o lecție asupra căreia se cere reflectat permanent. El instituie, dacă putem spune astfel, o pedagogie a comunicării, o reconvertire a privirii, aptă să perceapă atât timp cit vede, realmente eliberată de prejudecăți, cu candoarea și dispobibilitățile copilăriei, altfel decît cel mai adesea, prin instalarea obișnuinței de a „vedea” numai ceea ce știm.

Firește, Brâncuși a fost un inovator, un revoluționar, păstrînd în toate însă ponderea și rigoarea unui clasic, iconoclastia lui nu s-a vădit a fi decît o tulburătoare primenire artistică, servind, drept tel suprem, uneia morale. „Brâncuși a eliberat arta de orice estetism”, spunea Jacques Lassaigne, descifrînd în această afirmație legătura inevitabilă pe care artistul cel mai artist o făcea între manifestarea spirituală și manifestarea responsabilității morale. La Tg. Jiu, o Coloană, o Poartă, o Mașă ne învață cum poate vieții, mereu același, și călători în universalitate un popor, îndemîndu-ne la cunoașterea de sine, prin aceste trei semne uriașe, pietre de hotar între existență și ideal, între pămînt și cer. Au fost așezate cu gîndul la un anumit moment, crucial, al istoriei, reușind să ne vorbească despre curgerea ei neînteruptă, care este, poate, și triumful ei cel mare, s-a plecat prio a celebra o jertfă, în numele frumuseții vieții însă și a speranței de a exista mereu. Ne moștenim astfel pe noi prin moștenirea lui Brâncuși.

■ CORNEL RADU CONSTANTINESCU



Pe generic: _____

„CONSULTANT MILITAR...”

Contribuția armatei la afirmarea cinematografilor naționale este ilustrată atât prin creațiile realizate de instituția sa de profil — Studioul Cinematografic al Armatei —, cât și prin sprijinul nemijlocit și generos acordat caselor de creație în producerea filmelor de epocă, istorice îndeosebi, a celor ce se constituie în epopeea națională a poporului român. Asemenea filme, care solicită mari mase de oameni, nu s-ar putea realiza, practic, fără sute, mii de militari participanți, fără tehnică de luptă, muniții, material explozibil etc. asigurate de Ministerul Apărării Naționale. Dar tematica filmului, forțele umane și mijloacele materiale ale armatei solicită cu necesitate existența unui personal calificat. Există, asadar, pentru fiecare film de acest gen, un specialist militar în personalitatea cărui se regăsesc comandantul, dar și istoricul de profesie și cineastul. Acesta este consultantul (consilierul) militar.

Succesul filmelor istorice românești, valoarea lor artistică și documentară se bazează, în mare măsură, și pe competența consultantilor militari — istorici de prestigiu ai armatei, autori ai unor lucrări științifice, ofițeri cu o temeinică pregătire de stat major și militară generală, dublata de o bogată experiență. Pe genericul a peste 50 de filme istorice românești îi vom întâlni astfel pe: generalul-maior dr. (r) Ion Cupșa, generalul-maior dr. (r) Gheorghe Marin, colonelul dr. (r) Leonida Loghin, colonelul dr. Gheorghe Tudor, colonelul dr. (r) Constantin Ucrain, colonelul dr. Costică Popa, colonelul Antone Marinescu, colonelul Ion Tudor ș.a.

Pentru a informa cititorii despre contribuția consultantului militar în realizarea unor astfel de filme de lung-metraj, ne-am adresat colonelului dr. (r) Gheorghe Romanescu. Numele său apare pe genericul a numeroase filme: „Columna”, „Mihai Viteazul”, „Prin cenușa imperiului”, „Atunci l-am condamnat pe toți la moarte”, „Au fost sașii prezece”, „Buzduganul cu trei peceți” ș.a. A lucrat cu prestigioși scenariști și regizori români: Titus Popovici, Sergiu Nicolaescu, Mircea Drăgan, Andrei Blaier, Constantin Văeni etc.

— Stimate tovarășe Gheorghe Romanescu, care este răspunderea consultantului militar, contribuția lui la realizarea filmului artistic cu tematică istorică?

— Consultantul militar răspunde de tot ceea ce se află sub incidența fenomenului militar abordat în film, de veridicitatea tacticii aplicate într-un caz sau altul, de reconstituirea faptelor de arme prezentate; o

preocupare esențială este asigurarea respectării adevărului istoric în detaliu: de la mijloacele de luptă și uniforme ale armatelor aflate în conflict până la dialogurile dintre ofițerii-actori și ostașii din film, care trebuie să se înscrie în litera regulamentelor militare ale timpului respectiv sau, mai în vechime, în spiritul tradiției noastre militare, al obiceiurilor ostășești descrise de cronicari.

— Vă propun să discutăm mai în amănunt. Să începem cu relația consultant militar-regizor.

— Regizorul filmului dezbate cu consultantul militar conținutul fiecărei secvențe, al fiecărui episod. După alegerea locurilor de filmare, activitate la care consultantul nu poate lipsi, se întocmesc planurile luptelor, care trebuie să corespundă atât adevărului istoric și principiilor tacticii, cât și regulilor artei cinematografice. Autorul scenariului a dramatizat acțiunea, a prezentat literar faptele, a conturat psihologia personajelor; acum, în această etapă, se desfășoară — fără nici o exagerare — lucrul de stat major: se concep lupta privită din ambele tabere, stabilindu-se raportul de forțe și deci necesarul de militari de o parte și de alta a liniei frontului, necesarul de tehnică de

O grandioasă scenă de luptă din „Dacia”





Un mare domnitor — Mihai Viteazul — în interpretarea unui mare actor: Amza Pellea

luptă și armament, de muniții și explozibili. Este adevărat, filmul artistic este în mare măsură o operă de ficțiune, mai ales prin eroii care întrușează anumite personaje exemplare prin psihologia lor; în același timp însă, prin tactica aplicată, prin cadrele exterioare, prin elementele de decor, costum, recuzită etc., el este, trebuie să fie un document istoric. De aceea, consultantul militar este obligatoriu să fie istoric militar și, mai mult, specialist în epoca sau momentul istoric tratat în film.

— Pentru realizarea acestui deziderat, intuiesc și importanța deosebită a colaborării consultantului militar cu creatorul de costume, cu pictorul scenograf...

— Consultantul pune la dispoziția creatorului de costume albume și fotografii de epocă, vizitează im-

preună muzee și arhive pentru a schița veșmintele (echipamentul) eroilor. El trebuie să știe, de exemplu, în ce ordine se așezau tresele gradelor, insigne, decorațiile, semnele de armă, sabia, cum se purtau eghileții, centura cu diagonală etc. — în 1877, în 1917 sau în 1944—1945.

Colaborarea este la fel de importantă cu pictorul scenograf, îndeosebi în ceea ce privește adaptarea unor mijloace de luptă pentru ca ele să pară în film ca aparținând epocii respective. După albume și fotografii de epocă sau după expozitiile aflate la Muzeul Militar Central, specialiștii cinematografului, de comun acord cu consultantul militar, fac schițele necesare și comandă la atelierele și întreprinderile armatei diferite măști necesare acestor adaptări, precum și crearea

unor machete în mărime naturală. Se confecționează îndeosebi armele albe: săbii, sulite, scuturi, arcuri etc.

— Dar cu actorii, în ce relații se află?

— La repetițiile dinaintea filmării, consultantul militar este prezent, atent la toate amănuntele — de la modalitatea vorbirii în prezența fie a superiorilor, fie a inferiorilor până la cele mai simple gesturi „ostășești”, care trebuie executate impecabil, fără urmă de stângăcie: salutul, de pildă, sau prezentarea în fața șefilor sau... cite și mai cite... Asta în condițiile în care fiecare epocă istorică, și deci fiecare armată (amică sau inamică), își are ținuta și regulile ei de ordine și disciplină, pe care consultantul trebuie să le cunoască pentru a asigura vizualizarea lor pe peliculă.

La repetiții, consultantul este singurul în măsură să regleze, conform realității, asemenea scene. Iar actorii exersează o mișcare ca un recrut, de zeci de ori, până la reflex. Deseori, ei înșiși vin la consultantul militar cu lămurirea a numeroase detalii care pot fi trecute cu vederea în viață, dar nu pe ecran.

— La realizarea filmelor istorice participă numeroși militari. Care este relația dintre consultantul militar și trupele aflate la dispoziția echipei de filmare?

— Consultantul militar se numește de conducerea Ministerului Apărării Naționale, și este împuternicit ca șef al tuturor militarilor pe timpul filmării. În funcție de amploarea evenimentelor militare cuprinse în subiectul filmului, detașamentele de militari pot fi de mărimi variabile — de la cîteva zeci de ostași până la 5 000—6 000, cum a fost cazul filmelor „Dacii” sau „Mihai Viteazul”. Deseori, înainte de a începe activitatea, le-am vorbit militarilor despre rolul important ce le revine în realizarea unor secvențe cit mai reușite din glorioasa noastră istorie, i-am transpus în epoca lui Decebal sau Mihai Viteazul sau pe timpul luptelor din campania antihitleristă, le-am recomandat să fie prin tot ce vor face la înălțimea înaltașilor, apărători de nădejde ai pămîntului românesc. O grijă aparte am acordat asigurării securității militarilor, pentru că în „focul luptelor” ei se pot răni.

— În ce constă programul acestor militari?

— Instrucție. Instrucție și filmări. Instrucție la tehnica și armamentul din epocă în care are loc ac-



Clipele de dinaintea bătăliei (scenă din „Mihai Viteazul”)

ținea filmului. În taberele organizate, de regulă, în preajma locurilor de filmare, ostașii învață să lupte cu lancea, cu sabia, cu arcul și armamentul cu care românii au purtat de-a lungul istoriei lor glorioase aprige lupte pentru unitate, libertate și independență.

Instrucția se desfășoară în partidă dublă, de-o parte instruindu-se „strămoșii” noștri, de cealaltă „cotropitorii”, „vrăjmașii”. Și-ntr-un caz și-n celălalt, instrucția nu-i deloc ușoară, mereu trebuie luat totul de la capăt. Instrucția nu se face „la rece”, ci cu exerciții, trageri, cu deplasări în teren frământat, chiar foarte frământat (filmul este totuși și spectacol, nu?), iar tehnica veche este de obicei grea, masivă, ceea ce presupune o condiție fizică deosebită. Totodată, instrucția îmbracă și forma repetițiilor, deci se desfășoară sub „focul inamicului”, printre explozii, prin gropi de obuze, cu „pierderi” chiar. Acum, în această etapă de pregătire, se stabilește cine „cade ucis”, cine e „rănit”, cum „moare” unul, cum altul (eliminându-se teatralismul; toți soldații „mor” ca-n jocurile copilăriei lor de-a „hoții și vardiștii”, or ei trebuie instruiți și din acest punct de vedere!).

— Pentru ostași este o activitate plăcută, agreabilă, cred...

— Da? de unde?! Este foarte greu... La început, poate... Cînd se văd echipași în uniformă de epocă și machiași, mai ales cei aflați în ținuta vrăjmașilor noștri de demult, fac

mare haz, dar cu asta se cam termină distracția. Pentru că fiecare militar are rolul și locul lui, are gesturile și mișcările lui de interpretat, nu are nici o libertate de alegere — trebuie să „joace” ca un „mecanism”, precis și exact, în timp și spațiu, la momentul și în locul strict fixat, numai și numai ceea ce i s-a spus, numai și numai ceea ce a învățat, în perfectă consonanță cu ansamblul, scenele de masă fiind compuse cu migală de bijutier din

sute, mii de gesturi și mișcări individuale angrenate în iureșul general al luptei, văzute doar prin obiectivul aparatului de filmat. Totul se realizează într-o atmosferă de război autentic. De aceea, pentru film, ostașul trebuie să fie la fel de curajos și viteaz ca și pe front. Mai mult, pentru film el trebuie să fie și actor. În acest sens, cele mai bune rezultate le-am avut cu militarii constituiți pe subunități în fruntea cărora se aflau comandanții lor, și nu actori sau cascadori. Iată de ce cred că, pentru militari, filmările de acest fel sînt și un bun prilej de pregătire de luptă, de călire psihică în vederea ducerii acțiunilor armate.

— În incheiere, v-am ruga să caracterizați, pe scurt, „misiunea” consultantului militar.

— Consultantul militar trebuie să fie santinela aflată mereu la datorie, veghind statornic la „porțile” filmului, pentru a lăsa să treacă pe ecran doar adevărul istoric. Din acest punct de vedere, el reprezintă armata; armata română de azi, dar și armata română dintotdeauna. Iar dacă participă la realizarea filmelor istorice de război, nu asigură doar verosimilitatea scenelor, ci apără, trebuie să apere istoria națională. Aceasta este, aceasta trebuie să fie misiunea sa pe platourile de filmare.

■ Maior
VIOREL DOMENICO



Atenție... se filmează!



ALEXANDRU MACEDON

personaj istoric și erou literar

Istorie și ficțiune

Istoriografia consacrată lui Alexandru Macedon combină, în grade diferite, relatarea istorică veridică cu elemente de ficțiune. Tradiția opune îndeobște maniera ficționară din istoriile lui Cleitarchos, Onesicritos, Hegesias, Callisthenes celei veridice din scrierile lui Ptolemeu și Aristobul din Cassandreia, ambii participanți la expediția lui Alexandru, primul în calitate de general, al doilea, ca istoric. Mai târziu, Diodor din Sicilia — sec. I î.e.n. —, Curtius Rufus — sec. I e.n. — vor alimenta versiunile ficționale, cultivând fabulosul — în ordinea faptelor

Arme și litere

Idealul formativ al lumii homerice prescrie ca virtutea eroului să se realizeze din echilibrul calităților fizice și intelectuale. În *Iliada*, bătrînul Fenix se adresează cu aceste vorbe lui Ahile: „Încă erai un copil și n-aveai știință de arme/ Și de vorbire-n sobor, prin care se-nalță bărbății.” Asemenea cerințe sînt avute în vedere în educația primită de Alexandru de la dascălii săi. Pedagogul Leonidas îi însuflă respectul pentru principii aflate în sfera moderației: cumpătare, decență, evitarea excentricităților și a exceselor. Ducînd o existență lipsită de fast,

întemeierea Alexandriei egiptene pornește, după Plutarh, de la o sugestie din Homer: „În marea cu valurile zbuciumate,/ În fața Egiptului se află o insulă; de oameni e Faros numită” (*Odiseea*). Ahile, pentru care avea o admirație constantă și la care obișnuia să se raporteze frecvent, era pizmuit „fiindcă în viață a avut parte de un prieten credincios, iar după moarte de un mare crainic” (Plutarh). Aproape în aceiași termeni vorbește și Arrianus în *Anabasis*. Curtius Rufus relatează că la reproducerea de la un moment dat ale supușilor pe motiv că și-ar fi luat de soție pe fiica unui învins (Roxana era fiica satrapului Oxyartes), Alexandru evocă pilda lui Ahile: „Însuși Ahile, din care își trage el obîrșia, se căsătorise tot cu o prizonieră.” (*Viața și faptele lui Alexandru cel Mare*). Prestigiul autorilor clasici era atât de mare în conștiința eroului încît, cucerind Teba, îi cruță pe acei locuitori care se trăgeau din poetul Pindar.



Mozaic descoperit la Pompei, reprezentînd pe Alexandru Macedon

— și retorismul — în cea stilistică; această manieră „literaturizantă” va culmina în romanul lui Pseudo Callisthenes din secolul II e.n., prototipul numeroaselor versiuni ulterioare, de factură cultă sau populară. În contrast cu aceștia, Arrianus (*Anabasis*) este asimilat tradiției veridice. Toți acești autori converg însă în conturarea unui personaj unitar; notele critice sau accentuale encomiastice, prezente la unul sau la altul din autorii enumerați, se înscriu în limitele acelorasi dominante psihice, caracteriologice și comportamentale ale eroului.

eroul a impus curții macedonene sobrietate și cumpătare. Plutarh citează chiar, în acest sens, unele formulări cu valoare de maxime aparținînd lui Alexandru: cel mai bun bucătar ar fi, bunăoară, „pentru prînz: mersul din timpul nopții, iar pentru seara: prînzul frugal” (*Vieți paralele*).

Prețuirea operelor clasice și a înaintașilor iluștri era un alt criteriu al educației macedoneanului, care dovedea, cum se știe, o bună cunoaștere și admirație pentru poemele homerice, dintre care *Iliada* („merindea trebuincioasă și calea virtuții războinice”) nu-l părăsea niciodată (Plutarh). Alegerea locului pentru

Janus bifrons

Respectul lui Alexandru pentru operele literare se datora, în mare măsură, capacității acestora de a immortaliza. Ca toți reprezentanții categoriei de personaje pe care o ilustrează, Alexandru acționează ca și cum s-ar afla permanent în fața unor oglinzi care-l răsfrîng imaginea în viitor. Încercînd să-și însușească oștile care șovăie și chiar opun oarecare rezistență intențiilor sale de a cucerii și ținutul Gangelui, Alexandru ține un discurs în care face elogiul eroismului consacrat gloriei și nemuririi: „Cei ce luptă cu greutate și înfruntă primejdiile au parte și de cele mai multe satisfacții. E o mare bucurie să trăiești o viață de erou și să lași în urma ta, după moarte, o imagine luminoasă despre tine, imagine care să rămînă nepieritoare.” (Arrianus). Cum va fi fost, oare, înțeleasă de către ostașii săi această promisiune sau mai degrabă ademenire către un destin veșnic în conștiința generațiilor următoare? „Conștiința timpului”, pe care modernii înclină a o considera un apănă aproape exclusiv, era prezentă, uneori acut, la cei vechi, care, fără nici o complicație de natură mistică, credeau în posibilitatea nemu-

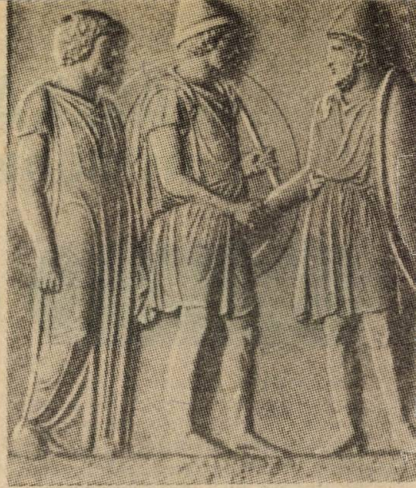
rii ființei umane prin faptele sale. Pe de altă parte, apariția motivului atit de răspîndit **fortuna labilis** (soarta schimbătoare) mărturisește înregistrarea acută a relativității timpului trăit.

Acele eroului au dublu sens: cel funcțional, conceput ca răspuns adecvat la necesitățile momentului, și cel destinat posterității. Capacitatea aceasta de *autocontemplare* generează caracterul exemplar al multora din manifestările sale. Celor 25 de luptători căzuți în prima ciocnire cu perșii de la riul Granuscos, sculptorul Lipis le va ridica, din ordinul lui Alexandru, tot atitea statui de bronz; la fel, episodul „Alexandru refuzînd apă” (Plutarh); ca și cel al „nodului gordian” sînt de natură să întreină respectul și devotamentul supușilor, să cîștige admirația adversarilor și la posterității. Curtius Rufus relatează și el un astfel de episod, cu o nedisimulată notă critică: „A ridicat douăsprezece altare de piatră pătrată, care să rămînă mărturie a expediției sale. Dădu ordin să se mai mărească întăriturile taberelor, iar spațiul destinat pentru dormitul trupelor să aibă o suprafață mai mare și un tavan mai înalt în comparație cu statura macedonenilor, cu intenția de a prezenta totul într-ainsă exagerat, ca să fie pentru posteritate un subiect întemeiat de admirație”. De fapt, ca și în cazul lui Ahile, menținerea sa în afara luptei ar putea fi explicată prin același mecanism psihologic al *autocontemplării*: marele, viteazul Ahile știe că nu-i șade bine să cedeze prea repede rugămintelor aheilor, după afrontul suferit.

Asemenea tuturor personajelor din seria eroică, Alexandru este un **Janus bifrons**: una din fețe este îndreptată către modelele trecutului, iar cealaltă către timpul viitor, pentru care se pregătește prin toate actele sale.

singur afirma: „Oriunde voi lupta, voi crede că sînt în arena universului.” Imperiul său se va întinde peste ținuturi necunoscute pînă atunci lumii grecești și această acțiune este operă de cunoaștere cu dublu sens: aduce în conștiința „lumii vechi” popoare și ținuturi noi, iar pe de altă parte, introduce în aceste ținuturi atributele lumii din care venea: elemente de limbă, religie, organizare statală, sistem de apărare, unelte, cunoștințe din toate domeniile, obiceiuri, moravuri etc. După cucerirea Persiei, Alexandru va fi acuzat de soldații săi că a trădat obiceiurile macedonene în favoarea luxului și grandorii specifice vieții orientale. Cuceritorul părăsise vestimentația simplă de pînă atunci, lăsîndu-se cucerit de fastul strălucitor al regilor perși; la fel, unele din excesele de acum ale comandantului erau puse în legătură cu influențele orientale asupra modului său de existență. Hermolaus, participant la un complot împotriva lui Alexandru, îi face regelui său un aspru rechizitoriu, acuzîndu-l de despotism și trufie, rele împrumutate de la perși: „...am vrut să-l suprimăm pe regele perșilor, nu pe al macedonenilor. Tu ești un dezerter și, în virtutea legilor războiului, te urmărim”. De fapt, regele macedonean intenționa să creeze oarecare stabilitate a stăpînirii grecești în teritoriile cucerite, printr-o politică de omogenizare culturală, etnică, demografică. Așa se explică și alegerea celor treizeci de mii de copii perși pe care i-a învățat grecește și i-a crescut în armata macedoneană sau celebrarea celor zece mii de căsătorii ale bărbatilor macedoneni cu femei persane, la Susa, în anul 324 î.e.n.

La rîndul ei, „lumea veche” s-a contaminat și ea de viața și obiceiurile „barbarilor”, astfel încît se poate spune că, după Alexandru cel



Ostași atenieni (stelă funerară din secolul V î.e.n.)

Mare, lumea a început să arate altfel decît înainte. „Desigur, după moartea lui Alexandru cel Mare, o civilizație deja pe cale să apună, aceea a Greciei lui Platon, Euripide, Aristotel, caracterizată în structura sa politică prin forma de stat: cetate-polis, dispare cu totul. Și se naște o civilizație care o înlocuiește pe cea veche, civilizația elenistică, a cărei structură este în întregime alta. Cetățile libere, cu o constituție democratică, au dispărut de peste tot. Și în locul lor, în jurul Mediteranei, se alcătuiesc patru sau cinci mari state: Egiptul, Siria, Pergamul, Macedonia, Pontul, conduse de dinastii de regi care cîrmuiesc autocratic tot spațiul cucerit de Alexandru Macedon”. (Constantin Daniel, **Arta egipteană și civilizațiile mediteraneene**). Centrul cel mai important al civilizației elenistice este Alexandria Egiptului, în care artele vor cunoaște o nouă înflorire, ce stă sub semnul sintezei greco-egiptene, de unde și denumirea de *artă alexandrină*.

■ PETRE RĂILEANU

Erou civilizator

Dacă ipostaza de erou războinic, cuceritor, permite, cum s-a arătat, frecvente apropieri de eposul eroic homeric, în speță de Ahile, celelalte, de *erou civilizator*, modelator al lumii trimit la modelul original al seriei tipologice: Ghilgameș. Semnificativ, pentru destinul eroului nostru este împrejurarea că, odată plecat în expediția sa, cuceritorul celui mai mare imperiu, întins pe trei continente, nu va reveni niciodată în patria natală: „Împărate, toată lumea vei lua, iar moșia ta nu o vei mai vedea” (**Alexandria**). Alexandru cel Mare devine un cetățean al universului; după cum, de altfel,

RARISSIME

● O pasionantă „Olimpiadă paralelă” s-a desfășurat la Disneyland, concomitent cu Jocurile Olimpice de la Los Angeles. Întrecerea a fost deschisă de celebrii Mickey Mouse și Rățoiul Donald. Cursa de 100 metri plat a fost cîștigată de Gouffy; în schimb, Pluto, cu un start greoi, a fost depășit de toți partenerii. Pinocchio nu a putut primi medalia de aur la natație, deoarece „Bank of America”, depozitara distincțiilor, tocmai fusese „deschisă” de Ali Baba. Cit despre halterofilul Popeye, deși clasat pe primul loc, a fost descalificat de Comisia medicală întrucît se dopase cu... spanac!

● Spre a testa cercurile literare londoneze, reputata scriitoare britanică Doris Lessing a aranjat ca noul ei roman, „Jurnalul unei bune vecine”, să fie prezentat ca lucrarea de debut a tinerei Jane Somers. Editorii, inclusiv colaboratorii permanenți ai scriitoarei, au refuzat romanul, socotindu-l „scris de un ageamiu”, iar criticii solicitați nu au acceptat nici măcar să-l citească. Singura care nu a mai avut nimic de comentat a fost... Jane Somers.

ULTIMA „FARSĂ“

a poetului NICOLAE TĂUTU

Sînt dator postumității literare a lui Nicolae Tăutu cu o vinovată mărturisire: adevărata mea înțelegere a valorosului scriitor s-a cristalizat tîrziu — vai, mult prea tîrziu pentru a i-o recunoaște direct —, abia după tragica și pretimpuria lui trecere întru neîntîlnire. Am meditat cu mai multă aplecare asupra acestui fapt — și înțelesul exact l-am intuit atunci cînd mai mulți confrați mi-au făcut destăinuirea că și ei au trăit complexul aceleiași recepții întîrziate.

Astăzi, după 16 ani de la dispariția proteicului scriitor (poet, romancier, dramaturg, libretist, publicist), nu este prea greu să distingem — cum vom vedea — cauza acestei cvasi-generale „miopii”, provocată cu premeditare chiar de poetul însuși. Natura lui jovială, imaginativă și adeseori fantastă, puterea trucajului spontan întrutotul reușit, lansarea în amănunt a celebrelor lui farse cu o perfecțiune regională înimitabilă, jocul tuturor acestor acte „lumești” mascau, în plan secund, sufletul delicat și sfios, dar cel mai adevărat, al ființei poetice a lui Nicolae Tăutu.

Ofițer de carieră, N. Tăutu posedă o ingenioasă strategie în felul de a-și camufla „insula” retragerilor sale vizitorii. Cei ce l-au văzut și ascultat recitîndu-și versurile își amintesc, desigur, timiditatea inexplicabilă pentru renumele, dar și pentru statura lui impresionantă cu care se înfățișa scenei. Valuri de transpirație îl cuprindeau, vocea i se modula după ritmul discontinuu al inimii. În privirea, totdeauna, îi era adumbrită de raza unei lacrimi ce mărturisea, deopotrivă, emotivitatea, dar și bucuria comunicării.

Am avut norocul să fac parte, în cîteva rînduri, din grupurile itinerante de scriitori în mijlocul cărora triumfa statura de hatman sfătos a lui Nicolae Tăutu. Și astăzi refac un fapt pe care încă de atunci l-am individualizat: toți membrii gureșului nostru grup de stihitori găseam cu cale să recităm în diverse săli, în fața cititorilor, de fiecare dată, o altă poezie, pe cînd N. Tăutu intona, cu obstinație, aceeași poemă — „Taraful” („La un han din Darabani, / Hai, diri-da...”.) Ar fi păcat să nu existe o înregistrare cu vocea poetului declamîndu-și acest poem memorabil: era un fel de cîntare baritonă, cu vocale prelungite în cuceritoare inflexiuni melodice, proiectînd în imaginația aprinsă a auditoriului fascinația provocată de George Enescu-copil la prima atingere de o vioară — instrument prin care, dimpreună cu geniul compoziției, avea să-și statueze marea personalitate muzicală.

Lui Nicolae Tăutu îi datorez, desigur, cea dintîi înțîlnire cu Tudor Arghezi, pe vremea cînd îmi efectuam obligatoriul stagiului militar. Dar despre acest episod emoționant am mai scris în revista „Viața militară”. Se păstrează cîteva fotografii, precum și un film închinat vieții lui N. Tăutu, în care secvențele vizitei la Tudor Arghezi decupează și mărunta mea siluetă de „răcan”, topită în marele noroc al acelor clipe de neuitat.

Tot N. Tăutu a fost cel care a răspuns la „Poșta redacției” primelor mele versuri trimise dintr-o unitate militară de pe malul mării. La intervenția sa, dar și a lui bădia Dragoș Vicol și a poetului Nicolae Dumbravă — trei umbre petrecute dincolo de hotarele vieții — am fost transferat în București, înlesnindu-mi-se, astfel, accesul la Cenaclul literar „Alexandru Sahia”, ce funcționa pe lîngă Casa Centrală a Armatei. Acolo, sub conducerea poetului Nicolae Tăutu, am citit și am primit botezul unor laude și încurajări repetate.



Însoțindu-l în cîteva rînduri pe drumurile țării, îmi descria cu mult haz mecanismul subtil al celor mai reușite farse aplicate confraților săi, cele pe care le-a povestit el însuși, cu mult har, în volumele „Cînd zîmbesc scriitorii și artiștii”, „Întoarcerea argonauților” și „Hai să ridem împreună” ori cele publicate postum de soția poetului, delicata doamnă Ștefania Tăutu, în culegerea „Nimeni n-a murit de ris”. Îi plăcea, îndeosebi, să dea amănunte suplimentare față de varianta publicată a unei anumite farse: cea a „decernării” premiilor de stat, descrisă în lunga povestire „Întoarcerea argonauților”. Spuneam, cîndva, că N. Tăutu avea geniul farsei, astfel înțelegînd el să scuture rugina din conștiințele prea repede anchilozate, dînd risului dimensiuni moralizatoare. Astfel, el ne-a îndemnat mereu să-l credem un risipitor, un om al vieții diurne, trăindu-și cu seninătate și veselie existența, un citadin abil minutor de întîmplări. De fapt, el, cu o rară știință, curba risul în miezul cariat al lucrurilor, al metehnelor și vicilor omenești. În spatele acestui spectacol se ascundea însă firea gingașă a Poetului, sufletul lui curat și timid, trăindu-și cu intensitate arderile lirismului propriu. Din acest „golf” al retragerilor lipsite de spectaculozitate se cristalizau cele mai bune poeme ale sale — și titlurile unor volume sînt edificatoare pentru descifrarea lor, pentru sensul definitivului, pe care m-am străduit să-l relev în această succintă mărturisire: „Portret interior”, „Prefață la inima mea”, „Cîntarea cîntărilor mele” ș.a.

Aceasta este... ultima farsă a lui Nicolae Tăutu: revanșa pe care și-a acordat-o în postumitate asupra prejudecății noastre pripite că talentul lui s-ar fi risipit prea generos și prea gratuit în regia farselor ample, a glumelor ocazionale, declanșate, e adevărat, cu plăcerea unui neîntrecut virtuoz pus pe șotii. Avertismentul literaturii sale este sever: Nicolae Tăutu era un poet deplin, un artist devotat profesiunii sale, un căutător de comori expresive. Timpul, cu siguranță, va fi de partea lui. Transcriu, în încheierea acestor file, o scurtă și exemplară poezie — „Manuscrisul” — a valorosului poet și exemplarului patriot care a fost Nicolae Tăutu:

„Pămîntul nostru-i scris de veacuri,
munții înalți par semn de exclamare
cînd se răsfrîng în pagine din lacuri
păstrînd în ei brîncoveniști tipare.

Lungi paranteze, riuri în cascadă,
cuprind oglinda țării-n nemurire,
prin care ochii noștri pot să vadă,
prin care pot plămîni să respire”.

HARALAMB ZINCĂ

Cu revista „VIAȚA MILITARĂ“ în... viață

ALBUM (I). Îl deschid. Ochii îmi cad pe o fotografie. A fost făcută într-unul din birourile redacției „Viața militară”, la capătul unei ședințe de colegiu. Zîmbim cu toții aparatului minuit de fotoreporterul Virgil Ulieru. Zîmbesc și cei care aveau să treacă, rînd pe rînd, în lumea umbrelor: Dragoș Vicol, Mircea Radina, Nicolae Dumbravă, Laurențiu Fulga. Din cadru lipsește Nicolae Tăutu, dispărut mai de mult din mijlocul nostru, într-o zi de vară, cînd în București zefirul respira aroma florilor de tei...

Din fotografie, Dragoș Vicol mă privește cu un suris bonom. „Îți mai amintești?” pare să mă întrebe. „Se poate să uit, bădie!” îi răspund. Pușini cititori știu că, într-o toamnă de aur — o! a trecut de atunci mai bine de un sfert de veac! —, redacția „Vieții militare” ne „chemase sub arme”, pentru a lua parte în calitate de... „correspondenți militari” la o lungă și foarte importantă aplicație militară. Participarea nu era una formală. Eram poștiți să trăim realitatea „cîmpului de luptă” în uniformă militară. Poetul îmbrăcase uniformă infanteristului, iar eu pe cea a tanchistului. Ne-am despărțit — fiecare cu unitatea sa, înțelegi să ne vedem la „ora 6, după război”.

Albumul... Ce bine că există! Dar dincolo de el mai există și un carnet. A aparținut cîndva unui corespondent... unui trimis special al „Vieții militare”.

FILE DE CARNET (I). În marș. S-au închinat multe pagini eroismului: romane, ode, poeme. Pe bună dreptate — eroii și faptele lor se cer cîntate. Dacă aș fi poet, aș închina de îndată un poem marșului realizat de tanchiștii unității în care mai aflu purtînd uniformă și salopetă de tanchist. Marșul acesta mi se pare o pildă vie de ceea ce înseamnă eroism colectiv, bărbă-

ție, rezistență fizică și morală, pregătire politică. A început nu după zile de odihnă, ci după o afuire care a solicitat din plin tăria fizică a tanchiștilor.

Îi urmăresc pe tanchiști cu emoție și neliniște. Vor izbîndi oare? Vor ajunge, oare, la „ora H” pe aliniamentul ordonat? Vor mai găsi resurse să intre imediat în „foc”? Neliniștea mea este îndreptățită. Sînt al unității, sînt în uniformă... Doar că, în locul căștii specifice celor de pe blindate, port o caschetă ofițerească.

Ori de cîte ori coloana se oprește, mă furieș și eu printre tancuri, în căutarea unor răspunsuri. Cercetez fețele colbuite ale tanchiștilor. Îi văd cum trag în piept aerul rece al toamnei, cum din turela deschisă privesc cerul ca pe o mare descopeire, după care se apucă să-și controleze mașinile. Oare pentru a cita oară?

● Apare un ziar al aplicației — „Steaua”. Mi s-a cerut o primă corespondență. O scriu între două „halte de ajustare” cu o fervoare ciudată. Nu cumva, în timpul războiului, pe front, aș fi dorit să fiu corespondent? Îmi amintesc de jurnalul meu din zilele acelea de restriște și-mi mărturisesc că, în tranșeele reale ale războiului, n-am fost decît un corespondent refulat.

● Căpitanul V.V., locșitorul politic al comandantului de unitate, îmi dezvăluie marea sa îngrijorare. Comandantul s-a îmbolnăvit; febră 39 de grade — a fost internat de urgență... Mai avem puțin și vom „întra în luptă”.

● Douăzeci și patru de ore mai tîrziu. Ne găsim în zona de concentrare. Mă gîndesc la „infanteristul” Dragoș Vicol. (Cu alți colegi sînt într-un contact permanent prin radio. Am fost botezați cu indicative și le folosim cu o bucurie copilărească). Pe unde o fi poetul? În ce tran-



see? Ne va fi dat să ne întîlnim „în plin război”, pe „cîmpul de luptă”?

Un șofer îmi dă o veste care mă uimește: „Știți, a venit tovarășul comandant... A fugit din spital”.

În aceeași zi, către miezul nopții, l-am întîlnit și eu la punctul de comandă. Se vedea cale de-o poștă că nu se însănoșise. Avea gîtul înfășurat și privirea mistuită de febră.

● Sînt întrebat de unde doresc să urmăresc „atacul” tancurilor. Din tribună? Dintr-o mașină (nu tanc)? Răspunsul a provocat mirarea interlocutorului: „De pe «teritoriul nimănuî». Se poate?” „La «război», orice se poate”. Așa se face că am urmărit panorama „bătăliei” de pe „teritoriul nimănuî”, lingă un „arbitru” cu grad de maior. Am văzut desfășurarea tancurilor pe un cîmp larg, viteza și forța cu care s-au năpustit asupra „Inamicului”, dîndu-i peste cap apărarea. Am simțit atunci un sentiment de bucurie pentru unitatea din care făceam vremelnice parte.

ALBUM (II). O altă fotografie îmi amintește de un turneu de șezători literare organizate de „Viața militară” printre grînicerii de la gurile Dunării. A fost făcută la cel mai îndepărtat și izolat pichet. Alături de ostași, poeții Cicerone Theodorescu, Nicolae Tăutu, George Dan,

* Întîmplarea mi-a sugerat nuvela „În zorii zilei”, publicată în volumul „Zefirul”, Editura militară - 1964.